DAKAR 2022 AL VIA L'EDIZIONE CHE LANCIA IL GRANDE RAID IN UN'ALTRA DIMENSIONE

AUTOSPRINT

n. 52

Anno LX Settimanale, 28 dicembre 2021-3 gennaio 2022

3,00 Euro (Italy only)

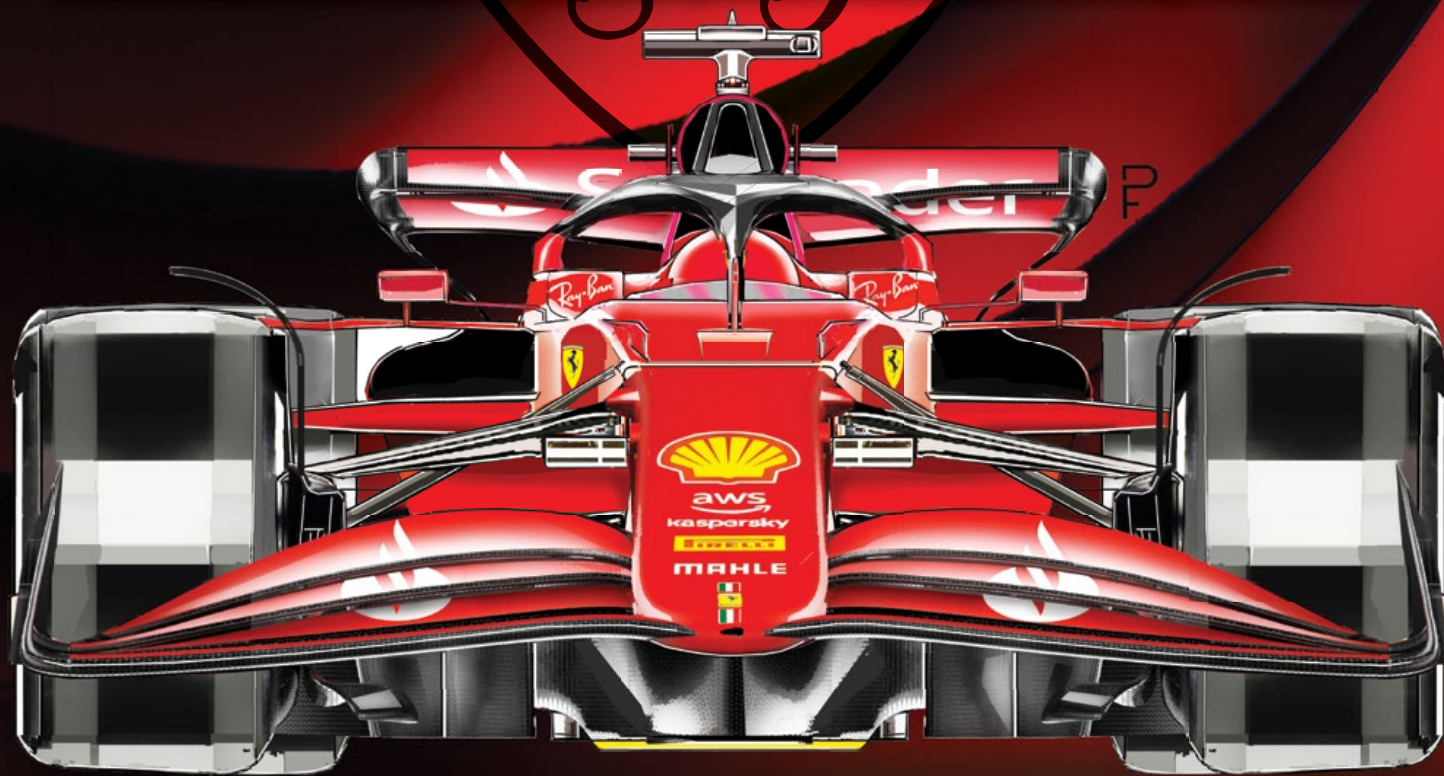
BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

60 ANNIVERSARIO

LA F.1 PIÙ ATTESA

VOGLIA DI RED PASSION

La **Ferrari 2022** che verrà svelata a **metà febbraio** è chiamata a riaccendere **l'entusiasmo** del popolo rosso. La F.1 riparte da zero e dentro alla **rivoluzione** regolamentare cerca nuova linfa per aumentare uno **show** nel quale il **Cavallino** deve **tornare protagonista**

13/16 GENNAIO 2022

BE YOU, MBE UNIQUE.

SE LA MOTO È LA TUA PASSIONE, MBE È LA TUA CASA. QUALSIASI SIA IL TUO STILE.

Jeep

di Andrea Cordovani

Nuovi **equilibri** da **ritrovare**

La Rossa 2022 uscirà allo scoperto a metà febbraio. Avrà un ruolo fondamentale per gli equilibri futuri. La Ferrari che affronterà la stagione della grande rivoluzione regolamentare che ha costretto a ripartire quasi dal cosiddetto foglio bianco si porta in dote un compito difficilissimo. Arriva dopo due stagioni senza successi che hanno minato il morale del popolo rosso.
È mancata a tutti quanti la Rossa, in questo periodo. Anche agli avversari. Soprattutto alla F.1. Certo la stagione appena conclusa, una delle più belle nei 70 anni e passa di storia del Mondiale, ha regalato spettacolo, emozioni e veleno anche a motori spenti, ma è mancato il guizzo della Ferrari. Ora si riparte per una nuova stagione dopo che l'asticella delle prestazioni dell'ultima annata si è alzata notevolmente rispetto a quel 2020 che ha segnato il punto più basso raggiunto dalla Scuderia negli ultimi 40 anni della sua storia.
Gli effetti di questa crescita sono stati illustrati prima di Natale dal team principal Mattia Binotto. L'evoluzione dei risultati è evidente. Inequivocabile. Ma ora dopo aver puntellato difesa e centrocampo serve andare a far gol.
L'idea è quella di creare un ciclo vincente. *«Vogliamo conquistare qualche vittoria nel 2022»*, ha chiarito. Un processo di crescita per costruire un ulteriore decisivo passo in avanti dopo il terzo posto nel Mondiale Costruttori di quest'anno. Si aspetta sorprese dal 2022, Mattia Binotto. *«Il nuovo simulatore* - ha spiegato - *è la base per il futuro»*, anticipando che la Rossa 2022 sarà una vettura innovativa, open mind. *«Non è detto che i migliori saranno migliori»*, ha sottolineato. C'è una grande voglia di rivedere la Ferrari lottare ad alta quota, lì a giocarsi la vittoria. C'è voglia di tornare a gioire per i successi del Cavallino. Il 2022 diventa così uno snodo fondamentale nel quale dipingere gli scenari per le stagioni a venire. Nel frattempo, ncombe una stagione che serve per ritrovare equilibri resi precari dal nuovo che avanza. Vedremo compiutamente gli effetti che innescherà la presidente di Mohammed Ben Sulayem. L'emiro, 60enne, il primo non europeo a capo della federazione internazionale raccoglie l'eredità lasciata da Jean Todt che nei suoi 12 anni al comando della Fia ha cambiato volto al Motorsport, adeguandolo ai tempi che cambiano.
Una metamorfosi continua all'interno di un mondo che propone sempre di più nuovi scenari. Fra i punti chiave del mandato di Ben Sulayem ci sono un'opera di svecchiamento della Federazione, a cominciare dalla sua stessa struttura di governo, e la necessità di guidare la sostenibilità delle gare di F.1 con le linee guida già dettate per le power unit che vedremo nel 2026 con combustibili al 100% sostenibili, maggiore attenzione alla propulsione elettrica, eliminazione della MGU-H e riduzione dei costi.
«Esprimo la mia infinita gratitudine a Jean Todt per quello che ha realizzato negli ultimi 12 anni. Mi impegno a portare avanti l'importante lavoro e fare in modo che il motorsport e la mobilità facciano ulteriori passi avanti», ha detto nel suo discorso di insediamento l'ex rallista degli Emirati Arabi, che con il volante tra le mani ha conquistato 14 titoli nel Middle-East. Inizia una nuova era dentro a un futuro che avanza spostando l'asse verso quel Medio Oriente che proprio con il motorsport sta cercando di lanciare messaggi d'apertura importanti.
Il numero 52 di Autosprint chiude le celebrazioni per i nostri primi 60 anni e mette il sigillo a una stagione di corse indimenticabile. A tutti i nostri affezionati lettori auguro buone feste. Noi continueremo a farvi compagnia in edicola trascinati dal solito carico industriale di passione. Il numero 1 del 2022 uscirà martedì 4 gennaio. Sarà un Autosprint molto particolare in vista delle nuove sfide che attendono la Ferrari: con noi il motorsport non va mai in vacanza. ●

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGN
MARE
AUTO SPRI NT
GOLD COLLECTION
FERRARI GT 2021
la stagione
più bella di sempre

Mattia Binotto vuol tornare a vincere

I PROPOSITI VOLTI AL CONSISTENTE SALTO DI QUALITÀ SONO CHIARI. E CON ESSI LA VOLONTÀ DI TORNARE A GIOIRE AGGIUDICANDOSI DEI GP. QUANTI? BINOTTO DICE: «*PIÙ CHE POSSIAMO*»...

di Giorgio Terruzzi

VOLONTÀ DI RINASCITA

Mattia Binotto dice chiaro che il 2022 è l'anno in cui la Rossa deve tornare a vincere dei Gran Premi, cercando di riuscirci più che può, proprio perché il digiuno non può né deve continuare

È stato concreto e realista, al solito, Mattia Binotto, nell'incontro che chiude tradizionalmente la stagione. Dati e numeri per raccontare il 2021 che ha segnato miglioramenti in molte aree, dalla performance (distacchi sul giro passati in media da 1 secondo e 3 a 6 decimi), all'affidabilità, alla qualità dei pit stop (con una media di 2"55 a sosta). Il tutto per raccontare di una squadra che punta in alto sviluppando una apertura mentale profonda e propizia, formata da molti giovani, rinforzata da trenta tecnici provenienti da altri team. Con l'intenzione di tornare a vincere nel 2022. Quanto? "Il più possibile", evitando proclami alla vigilia di un passaggio epocale che permetterà di scoprire solo in pista il panorama tecnico della prossima stagione. Quando sarà importante reagire e consolidare, orientandosi appunto, dentro una competizione che potrà offrire, almeno in avvio qualche sorpresa. Il team principal Ferrari non l'ha detto ma si augura che queste sorprese arrivino proprio dai suoi uomini. Da Maranello. E poi, Giovinazzi terzo pilota, sperando che ritrovi un posto in F.1 al termine del prossimo Mondiale, con Mick Schumacher terzo pilota-bis, promosso a sostituto del sostituto quando Antonio sarà impegnato in altre competizioni. Binotto, alla consueta richiesta di dare i voti alla Ferrari e alla coppia Leclerc-Sainz ha speso un 7 molto simile ad un sei meno nelle motivazioni, vista l'insoddisfazione di chi vorrebbe portare a casa ben altri risultati, per poi assegnare un doppio 8 ai piloti. Una coppia che funziona e funzionerà. Sino a quando vedremo visto che il contratto di Sainz, in scadenza a fine 2022, verrà discusso durante l'inverno. Con –immaginiamo- qualche pressione perché la Ferrari cambi lo status di Schumacher Jr. da riserva a titolare.

Ottimismo. Cauto come dicono quelli della politica. Freni tirati, si capisce. Pensando al lavoro che resta da fare utilizzando il simulatore di ultima generazione, migliorando ulteriormente la power unit, cercando di risolvere i rebus proposti da macchine più pesanti, più lente nelle curve lente e più veloci nelle curve veloci.

Che la Ferrari sia migliorata è un dato di fatto, che Mercedes e Red Bull abbiamo mezzi e pertinenze da dominatori permanenti rappresenta una criticità che nessun discorso, nessun proclama potrebbe sminuire. Piuttosto, si tratterà di mettere in pista una vettura felice e su questo tema non c'è verso di azzardare pronostici. Ma, insomma, trattasi di bivio delicatissimo. Con dentro l'urgenza di annusare buoni profumi in modo da respirare, diffondere ottimismo in luogo della speranza e quindi compattare ulteriormente questo gruppo di lavoro che di certo sente il peso delle responsabilità, aggravato dalla tradizione, da un lungo periodo di digiuno. Con il supporto fondamentale del presidente John Elkann, ci auguriamo, il timoniere che deve tenere la rotta, caricando e spronando l'equipaggio che ha già progettato la nave e si prepara a varare una sfida tanto imminente quanto decisiva.

Ciò che serve è evidente. Risultati. E, dunque, continuità per una salutare stabilità –che è mancata sin troppo lungo molti anni colmi di complicazioni e di cambiamenti al vertice- per puntare davvero ad aprire un ciclo rosso e gratificante. C'è una massa enorme di tifosi che soffre da tempo e c'è un sogno in circolazione che attende di essere realizzato. È questo l'obiettivo primo di Binotto, sin dal giorno della sua investitura. Perseguito con una dedizione e una passione tutt'altro che premiate. L'augurio è che qualche ingegnere, qualche giovane progettista abbia scovato chissà dove uno sgurz, un guizzo, un tocco provvidenziale. Che il tanto lavoro, alla fine, paghi e regali a tutti noi una Ferrari capace di tenere la testa, di tenere testa ad ogni complicanza, ad ogni frustrazione, ad ogni contestazione. Per capirlo servirà attendere oltre la presentazione del Cavallino 2022 (tra il 16 e il 18 febbraio), servirà la pista. Il luogo dove ogni intenditore intuisce al volo la stoffa dei veri purosangue. ●

Ferrari
le 7 cose non dette

NELLA CONFERENZA STAMPA DI FINE ANNO MATTIA BINOTTO HA PARLATO DI TANTI ARGOMENTI, MA IN QUESTO CASO ECCO QUELLI CHE INVECE HA EVITATO. E NON A CASO SONO INTERESSANTI…

CHIUSURA QUASI IN BELLEZZA Binotto, a sinistra, in compagnia del Presidente Elkann, ha chiuso l'anno con una conferenza stampa nella quale ha parlato di tanti aspetti del presente e del futuro, anche se non di tutti...

di **Pino Allievi**

Ci eravamo abituati male. Per anni abbiamo assistito a conferenze stampa di fine anno con tanto di presidente (o amministratore delegato) e responsabile della Gestione Sportiva, l'uno accanto all'altro a spiegare, a raccontare, anche a scherzare. Ferrari con Forghieri, Montezemolo con Todt, Marchionne con Arrivabene, Camilleri con Binotto. Poi è arrivato il Covid e il film si è interrotto. Niente più brindisi dopo lo zampone con le lenticchie, niente albero di Natale, niente arrivederci all'anno nuovo. Sino a lunedì l'altro, quando Mattia Binotto, da solo, in maglione scuro come Marchionne, ha parlato in video da un altro pianeta (era il Remote Garage, quello dei Gran Premi in parallelo a Maranello) ai giornalisti invitati precedentemente in fabbrica e poi bloccati nei loro uffici, nelle loro case, a causa del virus che aveva ri-colpito Charles Leclerc. Ed è stata tutta un'altra cosa, con i grafici appena leggibili e i pannelli indecifrabili dal piccolo schermo ma spiegati con dovizia da un Binotto "professore" che ha dato voti e analizzato la stagione attraverso i numeri. Che sono quelli che mentono di meno. Il capo della Ges è stato esaustivo sulle cose che aveva in lista, ma la conferenza è stata troppo breve per aprire poi un dibattito vero e proprio. Ad un certo punto si è udita la vocina che spiegava che quella sarebbe stata "l'ultima domanda", con una impazienza senza spiegazione, visto che non c'erano né gare da affrontare la domenica dopo né impegni così pressanti. Oramai la fretta è diventata un modo per distinguere la F.1, per darsi un contegno, dimenticando che la Ferrari è qualcosa di speciale e che l'interesse che la circonda merita un ritorno di attenzioni che sarebbe meglio non misurare col cronometro, almeno una volta all'anno. Una caduta di stile che si poteva evitare. E che speriamo non si ripeta. Tante sono le cose che ha detto Binotto. Ma siccome il silenzio fa sempre molto più rumore, noi siamo andati a cercare, tra le righe, le principali cose che Mattia NON ha detto. E che abbiamo riassunto in 7 punti.

John Elkann

Il presidente non è mai stato citato. Strano, visto che Mattia Binotto ha parlato di una vera e propria riorganizzazione della Gestione Sportiva, con notevoli investimenti condivisi e approvati dal vertice. E poi ci dicono che Elkann, che partecipa alle riunioni strategiche della F.1, sia molto presente a Maranello, per cui sta sul pezzo, parla con tanta gente, chiede pareri, sa molto bene come i Gran Premi rivestano un ruolo strategico per il Cavallino. Può darsi che non ci sia stata l'occasione per citarlo: è probabile che sia stato proprio così, però come sono i suoi reali rapporti con Binotto? Chissà...

Le Mans

John Elkann ha partecipato – ospite graditissimo e acclamato - ai Caschi d'Oro di Autosprint e ha parlato con entusiasmo dei successi nelle GT che preludono al grande ritorno a Le Mans nel 2023, un progetto ambizioso da ascrivere totalmente al suo entusiasmo. La macchina nascerà tra Maranello e Varano Melegari presso Dallara, come già accad-

de per la Sport Prototipo più vincente di sempre, la 333 SP, e vedrà la pista verso l'estate del 2022. Ma la Gestione Sportiva l'ha ignorata. Ci sarebbe piaciuto sapere se esistano legami tra la F.1 e il programma della 24 Ore, se ci sia stato o ci sarà un travaso di tecnici, se Leclerc e Sainz proveranno la vettura. Zero risposte.

Doppiaggi

I dati che ha fornito Binotto in apertura di conferenza parlano chiaro: nel corso del 2021 c'è stato un netto miglioramento delle prestazioni, con una macchina che di base era quella della stagione precedente. Sono arrivati i risultati, c'è stata una bella costanza di rendimento. Ma si è taciuto il lato negativo, quello dei doppiaggi. Che sono stati sette.

Armonie

Una lunga parte del discorso di Binotto ha riguardato l'armonia che regna nella squadra, la collaborazione tra i reparti, la comunione d'intenti tra i piloti per portare a casa punti e risultati. Ma davvero all'interno della Ges c'è questo affiatamento? O quella di Mattia è stata una forzatura? Oppure una mezza verità, nel senso che il fatto che tutti vadano nella stessa direzione non significa che il "sentire" sia proprio lo stesso? Il dubbio sull'armonia rimane. Specialmente ai livelli più alti.

Todt

Che ci abbia ripensato e si sia reso conto che le parole pronunciate alla vigilia dell'ultima gara fossero un pochino esagerate e tanto mielose da confermare la notizia? Mattia Binotto aveva accolto con

eccessiva grazia la soffiata di Todt che sarebbe potuto tornare in Ferrari nel ruolo di super consulente, dopo – dicono – una serie di colloqui con John Elkann. Ma nella conferenza di Natale ha fatto marcia indietro e si è trincerato dietro una frase secca: *«Avevo detto che si trattava di semplici speculazioni. E da allora non ho aggiornamenti»*. Nulla di più, neppure una virgola. Perché è chiaro che un "super capo" di fatto non gli farebbe piacere. Anche perché si troverebbe chiuso nella tenaglia tra Todt senior e Todt junior, che è manager di Leclerc. Una situazione un pochino imbarazzante e, di fatto, una diminuzione del suo peso nel team.

SENTIRSI SQUADRA
La Ferrari in F.1 arriva al 2022 con un ottimo spirito di squadra e una monoposto tutta da scoprire in pista. Di certo volontà, potenziale oggettivo e determinazione non mancano

Liberty Media

Ha sorvolato tantissimo, Binotto, sulla domanda riguardante la deriva cinematografica che sta prendendo la Formula Uno "formato Netflix", culminata con la decisione a tavolino di stabilire l'esito del mondiale all'ultimo giro dell'ultima gara. Ed ha spiegato di avere totale fiducia nell'operato del suo amico Stefano Domenicali che è al vertice di Liberty Media. Ora è chiaro che Domenicali lavora per portare più soldi sia al fondo americano che rappresenta, sia ai team. Però non ci risulta che ci sia un gradimento plebiscitario, da parte delle squadre, su temi come le sei gare sprint del sabato o sul numero dei Gran Premi che continua a salire solo perché più corse significano più introiti. Anche sulla questione del budget cup ci sarebbero tante cose da dire e viceversa non dette. Una visione chiara di come la Ferrari intenda la F.1 del futuro non è mai trapelata. Solo frasi di circostanza sui temi del momento. Nient'altro. ●

di Fulvio Solms

Il momento della verità

IL 2022 CONTIENE UN APPUNTAMENTO DETERMINANTE E IMPROROGABILE PER CAPIRE QUANTA FERRARI C'È NELLA MONOPOSTO IN ARRIVO E NELLA F.1 EVOLUTA CON LE SUE NUOVE SFIDE

In questo tempo di sospensione in cui tutto è sesso degli angeli, una certezza c'è: la Ferrari 2022, nel senso della macchina, darà la misura della Ferrari, nel senso della squadra.

Altri tre mesi di pazienza e i primi Gran Premi diranno tutto della Scuderia: quanta competenza, quanta organizzazione, quanta inventiva, quanta armonia. In sintesi estrema: quanta Ferrari.

Capiremo qual è il presente della Rossa, intravedremo quale futuro l'attende e comprenderemo anche il suo passato, nel senso del progetto 674 che è stato ovviamente portato avanti in gran segreto.

Sotto un certo aspetto i due piloti costituiscono un bel problema: Charles Leclerc ha talento da vendere e supera con lode gli occasionali inciampi, Carlos Sainz si è integrato in un team complesso con una rapidità che gli ha consentito subito di stare davanti al compagno, almeno in classifica. Sono un problema nel senso che tolgono ogni possibile alibi al settore tecnico: sono già pronti a dare la caccia al Mondiale, manca loro solo l'arma giusta.

Nell'attesa, nessuno si sbilancia. Mattia Binotto ha dato l'impressione di abbassare l'asticella perché dopo aver ripetuto tante volte che *«stiamo lavorando alla ricostruzione di un ciclo vincente»*, specificando che l'obiettivo fosse quello di tornare ai fasti dell'era Schumi, di recente ha precisato che nel 2022 *«bisognerà vincere qualche gara»*.

Glielo abbiamo chiesto direttamente e Binotto ha respinto questa immagine. *«Non ho abbassato l'asticella, bisogna essere chiari sui nostri obiettivi finali. Premesso che i cicli si costruiscono con le vittorie, quando dico che dobbiamo essere in grado di conquistare gare intendo che servirà un ulteriore passo avanti rispetto all'obiettivo di quest'anno, che non sarebbe accettabile replicare. Ma finché nessu-*

no saprà a che livello sono gli altri, qualsiasi previsione è difficile. Di sicuro Mercedes e Red Bull hanno tutti gli strumenti per riuscire a vincere, e dire oggi che li batteremo sarebbe arrogante, anzi no, meglio, presuntuoso. Né il titolo mondiale può costituire un obbligo. Però ce la vogliamo giocare e il modo giusto per cominciare a inseguire il Mondiale è, appunto, vincere Gran Premi».

Una nuova cautela la ravvisiamo comunque, e in fondo non c'è nulla di male. Non deriva da un ricorso alla pretattica perché nessuno ha idea del livello di preparazione degli avversari, ma da un umanissimo stato di apprensione. In effetti non può bastare la sensazione di aver fatto bene i compiti sulla vettura e di essere forti sul fronte motore, senza avere a disposizione un parametro di confronto.

Il terreno dunque rimane magmatico: la Scuderia crede di essere a un livello alto, ma non può esserne certa. Ricorrono nei discorsi la Mercedes e la Red Bull ma c'è anche da chiedersi a che livello sarà la McLaren, diretta avversaria del Cavallino nella stagione da poco conclusa. Ed è inutile in questa fase farsi spettinare da spifferi incontrollati: davvero il presidente Elkann è insoddisfatto? Davvero in Ferrari ci sono resistenze al possibile arrivo di Jean Todt, e da parte sua non mancano le perplessità? Davvero il nuovo motore tutto riprogettato è potentissimo e permetterà alla Rossa un formidabile progresso? Domande inutili oggi, ma che avranno risposta. Ogni cosa a suo tempo, e non se servirà poi tanto.

Tre mesi soltanto, prima del bivio. Se la Ferrari si ritroverà in grado di lottare ai vertici della classifica bene, con o senza Jean Todt di cui oggi non si può dare per certo il ritorno; altrimenti salterà tutto, a cominciare dalla posizione di Binotto che oggi è l'architrave della squadra.

E in quel malaugurato caso toccherà ricominciare dal foglio bianco, come si suol dire: nuovo capo, nuova piramide gerarchica, nuova struttura, nuova risistemazione della ragnatela dei rapporti, nuovo tutto. Una rifondazione complessa per la quale in quel caso, davvero, Todt sarebbe fondamentale. Ma non pensiamoci: non ha senso farsi ingessare per non rompersi l'osso. ●

IL DOMANI È ADESSO

La Rossa si lancia all'attacco. L'immagine vuol essere simbolica e beneaugurante in vista degli annunciati propositi di riscatto della Ferrari tramite la sua nuova monoposto all'interno del ciclo di generazione 2 dell'era turboibrida

La Ferrari dal remote garage

PER CHIUDERE UNA STAGIONE DI TRANSIZIONE, LA ROSSA HA PRESO LA PAROLA SVELANDO IL SUO SANCTA SANCTORUM A UNA RISTRETTA RAPPRESENTANZA DI MEDIA. ECCO COME È ANDATA

di Alessandro Gargantini

BUON LAVORO PER CONTO... TERZI
Leclerc in azione con la Ferrari: il team è riuscito a ottenere il terzo posto Costruttori e adesso è tempo di pensare a qualcosa di più stimolante

Come appuntamento conclusivo di una stagione di transizione, ma contrassegnata dal pieno raggiungimento degli obiettivi posti alla vigilia, la Scuderia Ferrari ha permesso ad una ristretta rappresentanza di media di accedere all'interno del remote garage, un'area vergine gelosamente custodita dalla quale in video conferenza Mattia Binotto ha fatto il bilancio del mondiale andato in archivio lo scorso fine settimana a Yas Marina e fornito alcune anteprime sull'immediato futuro. Il Team Principal della Scuderia Ferrari si è concesso ai media italiani nel tardo pomeriggio del venti dicembre per poco più di un'ora dopo aver incontrato virtualmente anche la stampa estera, rendendosi disponibile ad accogliere una serrata serie di domande dopo aver percorso una presentazione ricca di numeri e riferimenti.

Raggiunti tutti gli obiettivi della vigilia. È mancata solo una vittoria

La stagione 2021 ha dato alla Rossa tutto quello che razionalmente la Casa di Maranello poteva pretendere. É arrivato il terzo posto nel mondiale Costruttori, un risultato tutt'altro che banale dato che gli uomini diretti da Binotto partivano dal sesto posto della fine del 2020 e dovevano confrontarsi, nel quadro di un ampio freezing regolamentare, con realtà in ascesa come McLaren, Alpine ed Aston Martin, che certamente non erano rimaste ferme nei mesi invernali. La Scuderia Ferrari, suo malgrado, non ha potuto che fare da spettatrice ai fuochi d'artificio che ci ha regalato il finale di stagione, ma le prime della classe erano ampiamente fuori dalla sua portata considerando i rigidi vincoli regolamentari che lo scorso

inverno hanno imposto soltanto due aree di intervento sulle monoposto. I celebri "token" sono stati spesi con raziocinio dello staff tecnico di Maranello e hanno contribuito sotto l'aspetto tecnico a porre le basi di una stagione che traccia una netta inversione di rotta rispetto al 2020 e mette gli uomini del Cavallino nelle condizioni di presentarsi sui banchi di partenza del 2022 da terza forza, sulla scia di una stagione solida e senza particolari rimpianti se non quella di non avere avuto una vera chance di riconquistare il gradino più alto del podio. La squadra diretta da Mattia Binotto ha vinto alla distanza il braccio di ferro con la McLaren, che ha dovuto cedere la terza piazza nel mondiale, grazie ad una maggior regolarità e consistenza nel corso della stagione che hanno portato ad un pesante vantaggio di quasi cinquanta punti a favore della Casa di Maranello. La classifica riservata ai Piloti non può che riflettere il ranking riservato ai Costruttori, dove Norris ha chiuso al sesto posto tra un solido Sainz, quinto, ed un sempre incisivo Leclerc, che nel corso della stagione ha mostrato di conservare intatte le proprie qualità nonostante alcuni episodi sfavorevoli gli abbiano fatto perdere parecchi punti. L'unico rammarico per la Rossa, dicevamo, è quello di non essere riuscita a riconquistare la vittoria, contrariamente a McLaren e Alpine. Il successo sarebbe forse potuto arrivare a Monte Carlo, quando un guasto ad un mozzo, dal lato opposto rispetto alla botta in Q3, ha impedito a Leclerc si sfruttare la partenza dalla pole position, oppure a Budapest, quando un tamponamento di Stroll alla prima curva ha impedito al pilota monegasco di mettersi in scia al futuro vincitore Ocon, uscito al comando del Gran Premio dalla prima curva.

La Mercedes come riferimento, un miglioramento in tutte le aree

Da uomo di formazione scientifica, Binotto ha portato numeri, fatti e statistiche a sostegno della sua analisi e spiegato l'approccio con il quale la Casa del Cavallino ha affrontato la nuova stagione. La Rossa è ripartita da tre azioni cardine: ha scelto un punto di riferimento ambizioso, ha cercato un miglioramento a 360 gradi, ha lavorato sullo spirito di squadra. Per misurare i propri progressi, la Scuderia Ferrari ha scelto come rife-

E ADESSO LA NUOVA SFIDA
Il primo ciclo dell'era turboibrida va in archivio e ora in casa Ferrari è tempo di pensare al positivo azzeramento di valori che preluderà al secondo...

rimento la Mercedes, regina indiscussa nel precedente mondiale.
Lo staff della Casa del Cavallino ha cercato una crescita in ogni area, performance, affidabilità, preparazione dei fine settimana di gara. Infine, si è lavorato sullo spirito di squadra per continuare gettare a solide basi per il futuro. In ottica futura, sotto l'aspetto tecnico, prosegue il lavoro sulla power unit che è cresciuta moltissimo dal 2020 e sarà congelata dall'anno prossimo al 2026, quando vedremo le power-unit di nuova generazione e ci si attende arrivino altri motoristi come ad esempio il gruppo Volkswagen, che è in attesa di ufficializzare il proprio ingresso nel mondiale con i marchi Porsche e Audi. La power unit che la Casa del Cavallino utilizzerà nel prossimo mondiale sarà completamente nuova nella parte termica, mentre quella ibrida sarà un'evoluzione di quella portata al debutto nella parte conclusiva del mondiale 2021, con alcuni aggiornamenti e l'inserimento di sensori introdotti dalla FIA per compiere azioni di verifica. L'utilizzo del nuovo simulatore rappresenta la punta dell'iceberg di tutti quelli che sono gli altri strumenti di simulazione e di calcolo necessari ad avere una buona correlazione tra il progetto e il comportamento reale in pista.

Raddoppiato il rendimento in gara e dimezzato il distacco dai primi

Tornando ai numeri che hanno accompagnato l'analisi di Binotto, spicca la media punti per fine settimana, salita da 7.7 a 14.7 punti. Un risultato reso possibile da un miglioramento complessivo di ogni aspetto della monoposto e di un'indiscutibile affidabilità. La crescita in termini di performance della SF21 rispetto al precedente modello si evince dal miglioramento medio di quattro posizioni sullo schieramento di partenza, dove la media è salita dal decimo al sesto posto in griglia, e dalla riduzione dello scarto dalla Mercedes. In qualifica, il delta dalla Casa di Stoccarda è sceso da 1.3 a 0.6 secondi, che diventano 0.8 in gara. Sul finale di stagione, il gap con la squadra di Brackley che, in lotta per il mondiale, è tornata ad investire sulla stagione 2021, si è aperto perché la Scuderia Ferrari ha riposto la massima priorità sul mondiale 2022.

L'affidabilità della SF21 è stata accompagnata da un rendimento molto lineare da parte dei piloti, che non hanno discontinuità di resa nel corso della stagione. La Scuderia Ferrari ha prevalso largamente nel testa a testa con la McLaren grazie ad una maggior consistenza, riuscendo a ottenere risultati costanti anche su piste meno favorevoli o sulle quali non c'erano riferimenti grazie ad una proficua preparazione dei fine settimana di gara, grande affidabilità ed una resa dei piloti che sono sempre stati molto vicini nelle loro prestazioni e nei risultati in termini di punteggio. Gli uomini della Rossa si sono dimostrati molto efficaci nello sfruttare il potenziale a loro disposizione. Per trentotto volte la Scuderia Ferrari ha avuto le sue monoposto nei primi dieci a fine gara, contro le trentacinque della Mercedes. Il miglioramento della resa della Rossa passa anche dai numeri al pitstop, dove il tempo medio è sceso da 2.72 a 2.55 secondi nonostante dal Gran Premio del Belgio la Federazione abbia rilasciato una direttiva tecnica che ha rallentato tutti i cambi gomme di un paio di decimi per renderli più sicuri. Il numero di più stop effettuati in meno di tre secondi quest'anno è stata del 73% contro il 48% dell'anno.

Team spirit e innovazione

La Scuderia Ferrari ha investito molto anche sulla cultura e sullo spirito di squadra. In questo campo sono state svolte attività specifiche che hanno coinvolto ogni livello dell'organico individuando delle linee guida che racchiudono aspetti come l'innovazione, il confronto, l'analisi di input esterni. Tutti temi che vanno contro un approccio autoreferenziale. In tema di cultura aziendale, viene supportato un'attitudine che spinge a mettersi in gioco e anche a prendere dei rischi, dove l'errore può essere parte fisiologicamente integrante ed è anche opportunità di analisi e miglioramento. Il concetto di responsabilità viene ampliato e supportato su tutti i livelli. La battuta d'arresto del Paul Ricard, ad esempio, è servita per reagire e migliorarsi. Binotto, in tema di cultura e spirito aziendale, ha sottolineato l'ottimo lavoro svolto nel far debuttare il nuovo motore nella parte ibrida pensato per il 2022. Inizialmente l'idea era di portarlo per le ultime tre gare, magari solo per un pilota. C'è stato uno sforzo enorme da parte di tutte le parti coinvolte per anticipare il più possibile i tempi. Un grande senso di coinvolgimento responsabilità comune, dove

tutti hanno spinto nella stessa direzione, ha favorito un miglioramento complessivo apprezzabile su tutti i livelli. Una risposta molto positiva è arrivata anche dai piloti, che hanno lavorato bene insieme e che, quando gli si è chiesto in gara di invertire le posizioni, è sempre stato fatto senza mai discussioni. Si è lavorato con uno spirito non limitato ai week-end di gara, ma all'interno di un progetto molto più ampio. In ottica 2022, si è investito molto nella readiness al nuovo regolamento tecnico e sugli strumenti necessari per avere una pronta capacità di reazione in caso di necessità. La vettura che esordirà nel prossimo mondiale è frutto di un'analisi "open minded" affrontata con l'obiettivo di sviluppare una vettura innovativa. Questo, valutando anche concetti diversi, non intuitivi e non scontati, prima di identificare quale fosse la strada da seguire. La struttura si è arricchita attraverso l'assunzione di una trentina di risorse con esperienze in altri team.

COPPIA MASSIMA CON I DUE CARLETTI

Alla fine Sainz è riuscito a prendere più punti di Leclerc, ma questo è solo un dettaglio. In realtà i due hanno dimostrato di formare un solido e validissimo organismo che potrebbe andare alla grande se messo in condizioni di vincere, come lo stesso Binotto auspica e crede

Leclerc blindato e con Sainz si pensa al rinnovo

Leclerc ha un legame pluriennale con la Scuderia Ferrari, mentre Sainz ha ancora un anno di contratto. Nei mesi invernali si parlerà in tutta serenità in merito ad un prolungamento del contratto del madrileno. Giovinazzi sarà terzo pilota in alternanza con Mick Schumacher. Il figlio d'arte tedesco subentrerà al pugliese negli undici fine settimana in cui Giovinazzi sarà impegnato con la Formula E. Antonio sarà dunque presente a dodici week-end di gara, a disposizione anche del team Haas F1 e dell'Alfa Romeo Sauber con la speranza di rientrare nel 2023 quando scadrà il contratto di undici piloti. Giovinazzi sarà impegnato anche al simulatore.
Binotto ha apertamente elogiato Mick Schumacher, prodotto della FDA e autore di una convincente crescita nell'anno del debutto nel mondiale. Per quel che concerne Giovinazzi, Binotto ha sottolineato l'importanza che il pugliese disputi una stagione agonistica e rimanga in allenamento, memore delle legittime difficoltà incontrate dal pugliese dopo due anni di stop tra il 2017 e 2019. Il Team Principal della Casa di Maranello ha sottolineato l'attività di scouting, sia in termini di nuove promesse alla guida che di ingegneri. Non è ancora stata decisa la data della presentazione della vettura nuova, che dovrebbe essere tra il 16 al 18 febbraio prossimi. ●

Binotto alla vigilia di una nuova era

SIAMO ENTRATI IN ZONA 2022 CON LA GENERAZIONE 2 DELL'ERA TURBOIBRIDA. TOCCA AL RESPONSABILE DELLA ROSSA PARLARE DI IERI, OGGI, E, SOPRATTUTTO, DI DOMANI

Le prospettive della Casa del Cavallino nel 2022, la competizione e le opportunità fornite dal nuovo regolamento tecnico. Ma anche un flashback sul finale thrilling che ha regalato un'infinità di emozioni e lasciato sensazioni contrastanti a vincitori e sconfitti. Nella mezz'ora abbondante nella quale Mattia Binotto si è sottoposto al fuoco incrociato delle numerose domande poste alla sua attenzione, il recente passato si è incrociato con il futuro di una categoria che quest'anno ha avuto un seguito che ha pochi precedenti e si avvia ad entrare in una nuova era, nella quale il Cavallino vuole tornare ad essere protagonista.

- Alla luce del finale di stagione di Abu Dhabi, e delle polemiche che si sono levate dopo l'assegnazione del titolo, che cosa vi attendete dalla FIA in tema di regolarità della competizione?

«L'attività della FIA è molto importante in tema di controlli e rispetto delle policies. Ci sono tre tipi di regolamenti: tecnico, sportivo e finanziario, introdotto dal famoso budget cap. Noi ci aspettiamo da parte della Federazione un'elevata attenzione, una grande competenza in caso di auditing sulla parte sportiva, tecnica e finanziaria. Da parte della Scuderia Ferrari c'è una totale fiducia sul comportamento e sull'operato della FIA. É stato così in passato e lo sarà anche in ottica futura. Penso che il nuovo Presidente della FIA cercherà di riorganizzare la propria squadra. Abbiamo sempre avuto dei contatti e ci siamo sentiti in questi giorni. La Scuderia Ferrari è parte del World Council ed è pienamente coinvolta sotto ogni aspetto e iniziativa. In merito a quanto accaduto ad Abu Dhabi, è stato un tema discusso nella scorsa riunione svolta a Parigi. Abbiamo dialogato sull'operato della direzione gara e sulle decisioni prese. Ne hanno discusso in primis le parti direttamente coinvolte. Per quel che mi concerne, posso affermare che qualunque decisione il direttore sportivo avesse preso, avrebbe scontentato qualcuno. É inevitabile che sia così e penso che il lavoro che ha svolto la direzione gara, e le scelte compiute, siano i più difficili sulla faccia della terra. Non penso siano state prese decisioni facili e scontate. Tutti, il giorno dopo, avevano opinioni diverse su quanto accaduto, a conferma della delicatezza della situazione. Quel che è stato deciso da parte del World Council è di dare un mandato alla F1 Commission, quindi a tutti i Team Principal della F1, di rivedere di rianalizzare quanto accaduto soprattutto per capire se c'è un miglioramento possibile in ottica futura. Magari, cambiando anche alcune regole. Ciò non vuol dire che quanto è stato fatto è sbagliato, ma si tratta di analizzare le cose insieme e capire se eventualmente c'è modo di migliorare. Da parte mia, onestamente, penso fosse molto difficile prendere una decisione in grado di mettere tutti d'accordo e non scontentare nessuno. Dare un giudizio oggi, prima di fare un'analisi completa, sarebbe sbagliato».

PER NOI NEL 2021 NON C'ERANO SOGNI PARTICOLARI MA SI TRATTAVA DI MIGLIORARE E FARE PASSI AVANTI IN TUTTE LE AREE. DA QUESTO PUNTO DI VISTA I NOSTRI OBBIETTIVI SONO STATI RAGGIUNTI

MATTIA BINOTTO

- Che voto daresti a questa stagione e anche ai due piloti?

«Non è facile rispondere perché l'obiettivo della Scuderia Ferrari è di essere competitiva e poter vincere. Fintanto che non arriviamo a questo risultato, non possiamo essere soddisfatti. Vedere un'altra squadra festeggiare a Yas Marina non mi dà alcun piacere. Fino al momento in cui non torneremo a vincere non potremo sentirci e dichiararci soddisfatti dei nostri risultati. Sotto questo punto di vista, la distanza dai primi è ancora elevata, non siamo mai stati competitivi e non abbiamo vinto una gara. Tuttavia, penso che questo approccio non sia quello corretto per interpretare e valutare la stagione appe-

na conclusa. Sappiamo tutti che abbiamo messo la priorità sul mondiale 2022 e che la base della monoposto utilizzata quest'anno era quella della scorsa stagione. Per noi era importante cercare di migliorare in tutte le aree e penso che sotto questo aspetto il nostro risultato lo abbiamo raggiunto. Siamo saliti dal sesto al terzo posto tra i Costruttori e siamo tra le squadre che si sono migliorate di più. Sotto questo punto di vista, il giudizio non può essere insufficiente. Alla luce di tutto ciò, darei un sette alla nostra stagione, sapendo però che non può essere motivo di piena soddisfazione e appagamento. Fino a quando non vinceremo gare, e non lotteremo per posizioni in classifica più importanti, non potremo mai ritenerci soddisfatti. Passando ai piloti, penso che a livello di coppia siano andati molto bene. Si sono aiutati a vicenda, si sono spinti a vicenda, credo che l'uno sia stato di utilità all'altro. Penso a quelle gare in cui un pilota non ha trovato subito il giusto feeling con la pista e la sua vettura. In maniera alterna, l'uno è stato il riferimento dell'altro. Entrambi si sono aiutati a vicenda e hanno mostrato di aver compreso l'importanza di mettere la squadra davanti a tutto. Anche al cospetto di ordini di squadra di invertire posizioni nel corso del Gran Premio, le decisioni del muretto box sono state eseguite senza discutere, per lo meno in quel momento. Se guardo Charles, credo che il monegasco sia cresciuto ulteriormente: è impeccabile in qualifica, ma è cresciuto ulteriormente nella gestione dei Gran Premi per quel che concerne la comprensione delle gomme e delle strategie. Vedo un Leclerc che, rispetto all'anno scorso, ha fatto seri passi avanti. Per quel che concerne Carlos, per 20 volte in 22 Gran Premi ha concluso tra i primi dieci. L'avevamo ingaggiato proprio per questi aspetti, per la sua capacità di fare punti. Penso che l'abbia fatto, e mi ha convinto la sua capacità e velocità d'integrazione nella squadra. Devo dare parte del merito anche al team che, durante l'inverno, ha lavorato sodo al simulatore e in riunioni tecniche con il pilota spagnolo. Charles sta continuamente imparando e crescendo, partendo da una base già molto elevata. Carlos ha rispettato in pieno premesse e aspettative nei suoi confronti. Il voto che assegno ad entrambi è otto».

- Diverse volte avevi detto in passato che la Ferrari stava preparando un ciclo vincente. Però, ultimamente, hai dato l'impressione di rivedere questi obiettivi parlando di qualche vittoria nel 2022. Stai facendo pretattica o abbassando l'asticella?

«I cicli si costruiscono con le vittorie. Quando dico che l'anno prossimo dobbiamo essere in grado di poter vincere alcune gare e avere una vettura compositiva significa che avremo fatto un altro passo in avanti verso il nostro obiettivo finale. Una stagione come quella di quest'anno non sarebbe più accettabile. Si tratta solo di intenderci sulla terminologia. Oggi siamo di fronte a un regolamento completamente nuovo. Nessuno sa niente, noi per primi. Anche quello che fa la concorrenza ci è ignoto. Sappiamo di confrontarci con almeno due top team che sono molto forti. Se Mercedes e Red Bull sono state in grado di sviluppare in questi anni le vetture che sono scese in pista nel recente passato significa che hanno competenze, strumenti, metodologie, calcoli e simulazioni di valore assoluto. Riterrei presuntuoso affermare oggi che sconfiggeremo Mercedes e Red Bull. Invece, dico ce la vogliamo giocare con loro. Per iniziare a vincere i campionati bisogna iniziare a vincere delle gare. Il 2022 rappresenta una discontinuità e un'opportunità. Su questo, non ci tiriamo indietro. Oggi abbiamo più competenze di prima, vedo

PER IL PROSSIMO CAMPIONATO F.1 LA FERRARI DEVE RAGGIUNGERE LIVELLI TALI PER CUI POSSA TORNARE A COMPETERE PER OTTENERE POLE POSITION E VITTORIE

MATTIA BINOTTO

la squadra lavorare bene su un progetto innovativo. Non sarebbe giusto pensare che vincere mondiale sia un obbligo quando ci si trova a competere di fronte a Mercedes e Red Bull. La Ferrari deve tornare ai livelli in cui possa competere a giocarsi le pole position e le vittorie. Questo è importante ed è quello a cui noi ambiamo».

- La power-unit del 2022 come sarà rispetto a quella usata nel finale di questa stagione?

«La power-unit quest'anno è stata un'area nella quale dovevamo migliorarci molto rispetto al 2020. Il gap che avevamo rispetto ai migliori era talmente importante che non riuscivamo a competere anche quando avevamo una buona macchina. Penso che, nel 2021, un passo in avanti sia stato fatto. Se guardavamo le velocità sui rettilinei, l'anno scorso la differenza era evidente, mentre quest'anno non lo è più. Nel 2021, spesso e volentieri, avevamo una velocità molto simile ai nostri avversari. Ciò significa che, in termini di power-unit, ci siamo avvicinati ai nostri avversari. Dico ci siamo avvicinati perché ritengo che, an-

BINOMIO AL TITANIO
Charles Leclerc e Carlos Sainz godono della massima stima e della toitale fiducia di Mattia Binotto, anzi, sono le due grandi certezze di questa Ferrari che farà di tutto per tornare grande

RIACCENDERE GLI ENTUSIASMI
Tornare a far brillare il marchio Ferrari il più possibile: è questo il target della Ferrari che guarda con ottimismo alla stagione di F.1 2022 dopo due stagioni delicate e di transizione

cora, non abbiamo la migliore power-unit e ci sono almeno una o due unità migliori delle nostre. Quest'anno abbiamo introdotto, prima a Sochi e poi in Turchia, un'evoluzione della parte ibrida. Questa nuova rappresenta la base del 2022, ma non è esattamente quella del 2022 perché, su quella, abbiamo fatto ulteriori piccole ottimizzazioni. Inoltre, l'abbiamo dovuta modificare per inserire dei sensori obbligatori per tutti dall'anno prossimo affinché la FIA possa monitorare meglio la legalità. La FIA ha richiesto di aggiungere alcuni sensori e ciò ci ha imposto di ridisegnare, in qualche modo, la parte ibrida. Inoltre, in ottica 2022, abbiamo rivisto completamente la parte di combustione interna. In sintesi, il motore del 2022 sarà un'evoluzione dell'ibrido che abbiamo visto nelle ultime gare. Il motore a combustione interna è stato invece completamente rivisto e sarà innovativo. Questo è coerente con la nostra volontà di migliorarci continuamente. Inoltre, nel 2022 verrà usata una nuova benzina con il 10 per cento di etanolo (E10). Il nuovo carburante comporta una perdita di una ventina di cavalli sulle monoposto. In sintesi, nel 2022 avremo un'ottimizzazione nella parte ibrida, alla quale si aggiungeranno i sensori, mentre quella termica sarà completamente rivista anche per adattarsi alla nuova benzina».

- Il regolamento 2022 sarà uno stravolgimento. Dalle tue parole sembra di capire che vi attendete che quelli che hanno finito il campionato in testa saranno in grado di ripartire esattamente dalle stesse posizioni. Non pensate ci saranno sorprese e quante corse vorreste vincere nel prossimo mondiale?

«No, mi attendo comunque delle sorprese perché ci sarà un regolamento nuovo e nuove opportunità da cogliere. Penso però che le squadre più forti rimarranno in qualche modo favorite perché hanno le competenze e gli strumenti per poter far bene. Però, sicuramente, quando si approccia un nuovo regolamento come quello del 2022 ci si può aspettare sorprese in termini di interpretazione del regolamento stesso. La forza di una buona squadra è di essere in grado di reagire velocemente. Anche noi dovremo misurarci con la nostra capacità di reagire se, a inizio stagione, il livello di prestazione non sarà quello auspicato. Penso che una squadra che ha competenze, strumenti e simulatori saprà reagire in fretta. Quel che è certo è che le squadre al top del 2021 avranno la capacità di reagire in fretta e fare gli sviluppi per tornare presto ad essere al vertice».

- Due squadre, Mercedes e Red Bull, sono arrivate a giocarsi il mondiale fino all'ultimo giro della finalissima di Abu Dhabi. Questo significa che potrebbero arrivare col fiatone e con meno risorse al via del 2022?

«Non sono in grado di rispondere, perché non so come loro abbiano gestito le loro risorse dove abbiamo messo le loro priorità durante il corso dell'anno. Il delta che ci separava dalla Mercedes è cresciuto nel corso della stagione. Questo vuol dire che hanno sviluppato la macchina del 2021 e impiegato delle risorse, ma non sono in grado di rispondere sulle implicazioni e conseguenze. Per noi era una necessità ed un'esigenza concentrarci sul 2022. Tutt'oggi sono convinto che questa era la scelta che dovevamo fare che era giusto fare».

NOI DA TEMPO AVEVAMO DECISO E SCELTO DI CONCENTRARCI SUL 2022. SI TRATAVA DI UNA DIRETTRICE CHE DOVEVAMO ASSOLUTAMENTE SEGUIRE E PENSO SIA STATA UNA GIUSTA STRADA PRESA

MATTIA BINOTTO

- Sembra che, alla luce dei test al simulatore, le monoposto del prossimo anno avranno tempi sul giro in linea con quelle attuali che erano arrivate al limite del loro sviluppo. Quali sono le vostre evidenze?

«Le monoposto del 2022 saranno fondamentalmente molto diverse da quelle attuali. Andranno molto più forti nelle curve veloci, perché l'effetto suolo fa sì che si andrà molto più forte nel veloce. Tuttavia, saranno più lente nelle curve a bassa velocità perché ci saranno delle sospensioni semplificate e la nuova aerodinamica fa sì che si andrà appunto meno forte nelle curve lente. I tempi sul giro dipenderanno da lay-out del tracciato. A Montecarlo mi aspetto che saremo più lenti, mentre dove ci sono tante curve veloci mi attendo che addirittura andremo più forte. Sarà una vettura più pesante: banalmente, solo il fatto di essere passati dalle gomme da 13 a 18 pollici fa sì che le vetture siano salite di peso. Quelle del 2022 sono vetture penalizzate di un secondo al giro per questioni di peso. Tuttavia, recupereranno questo secondo grazie allo sviluppo continuo sul fronte aerodinamico e della power unit. All'inizio, le squadre avranno probabilmente soluzioni diverse, ma penso che tutte convergeremo abbastanza velocemente verso le soluzioni più efficienti. Il giorno in cui tutti convergeremo, sarà un regolamento molto più prescrittivo. Per questo motivo reputo che sarà importante, quando arriveremo a quel punto, domandarsi con FIA e Formula Uno se sarà il caso di aumentare un po' le libertà di sviluppo per mantenere un po' di challenge nella competizione».

- Ci sono novità in merito alle voci legate a un possibile ritorno alla Scuderia Ferrari di Jean Todt?

«Avevo affermato che si tratta di semplici speculazioni nel corso dell'ultimo Gran Premio della stagione ad Abu Dhabi. Da allora, non ho alcun aggiornamento».

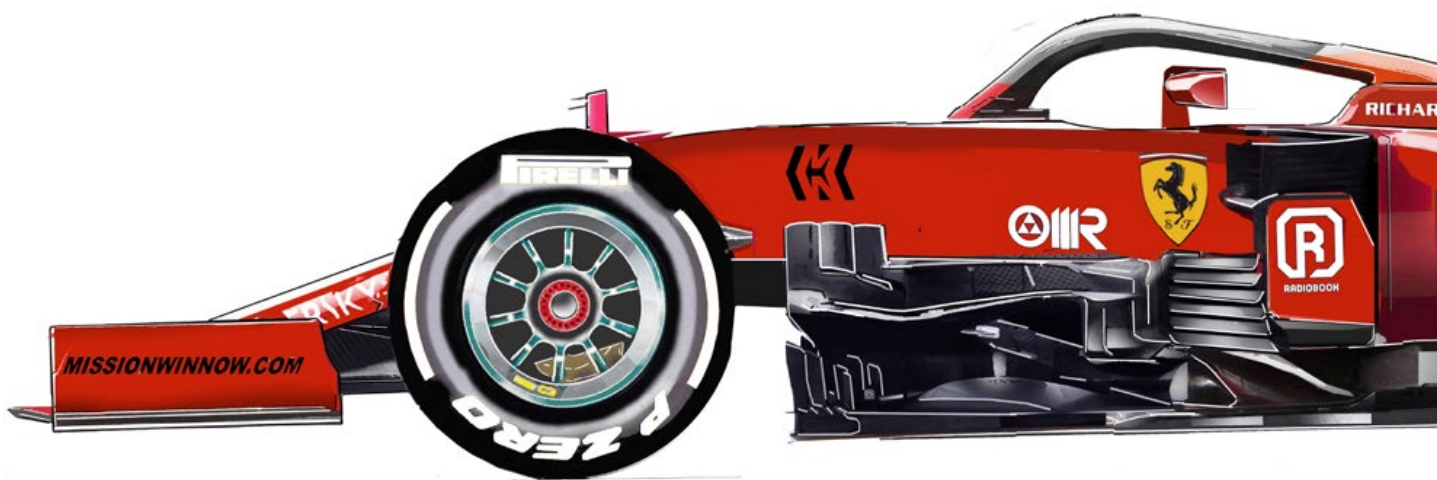
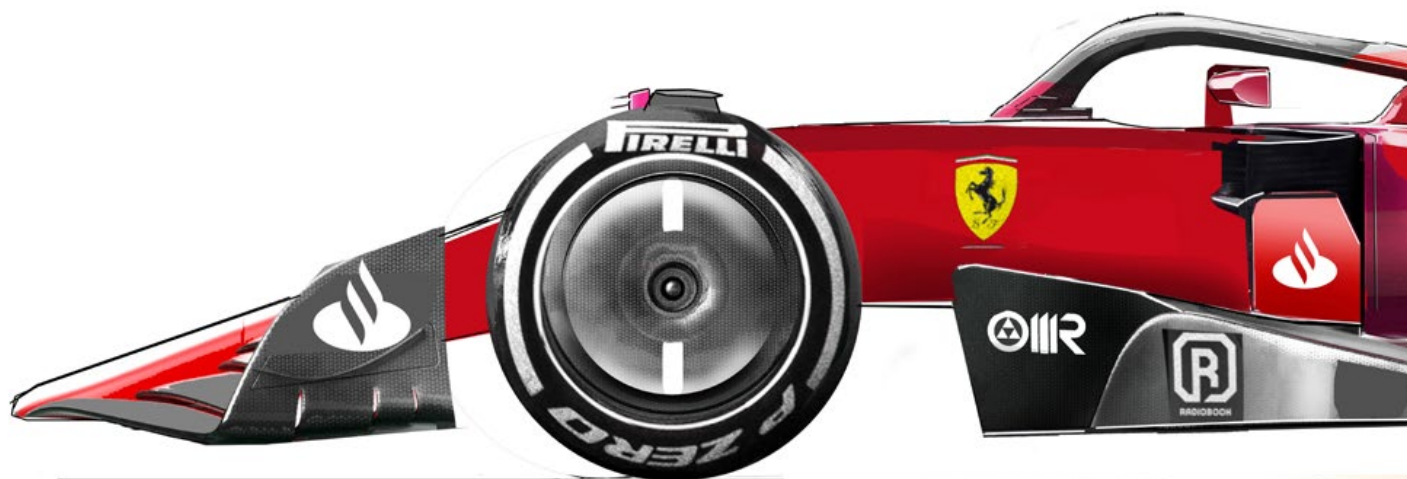
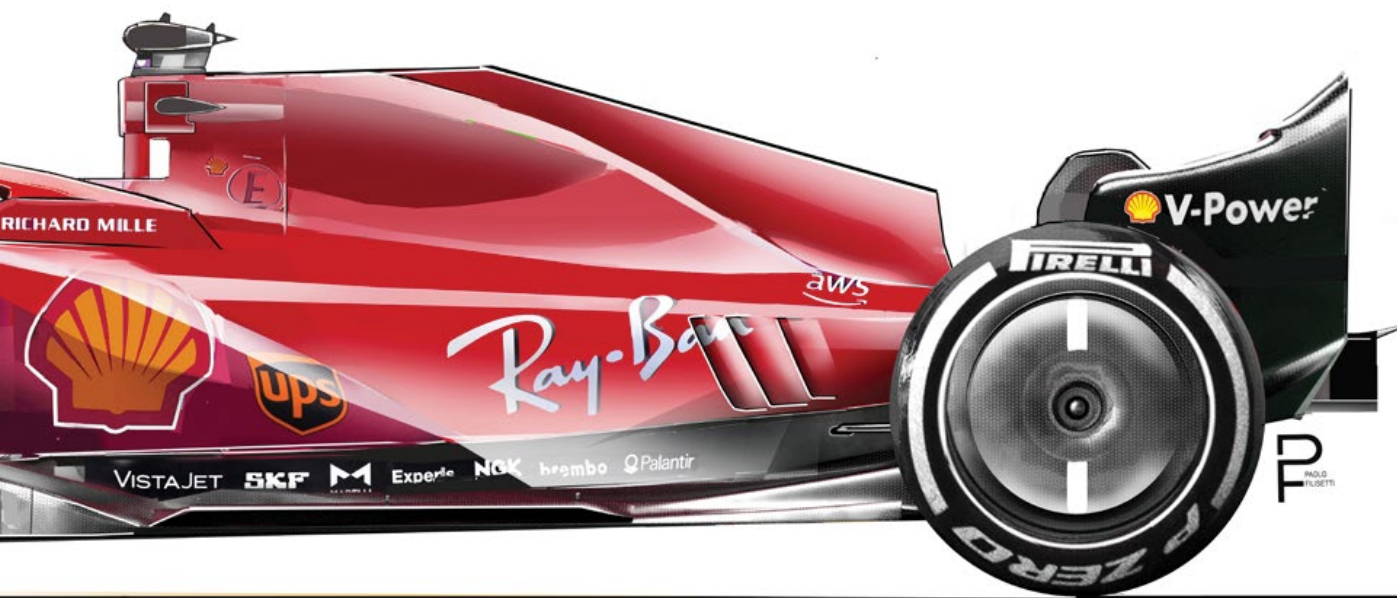
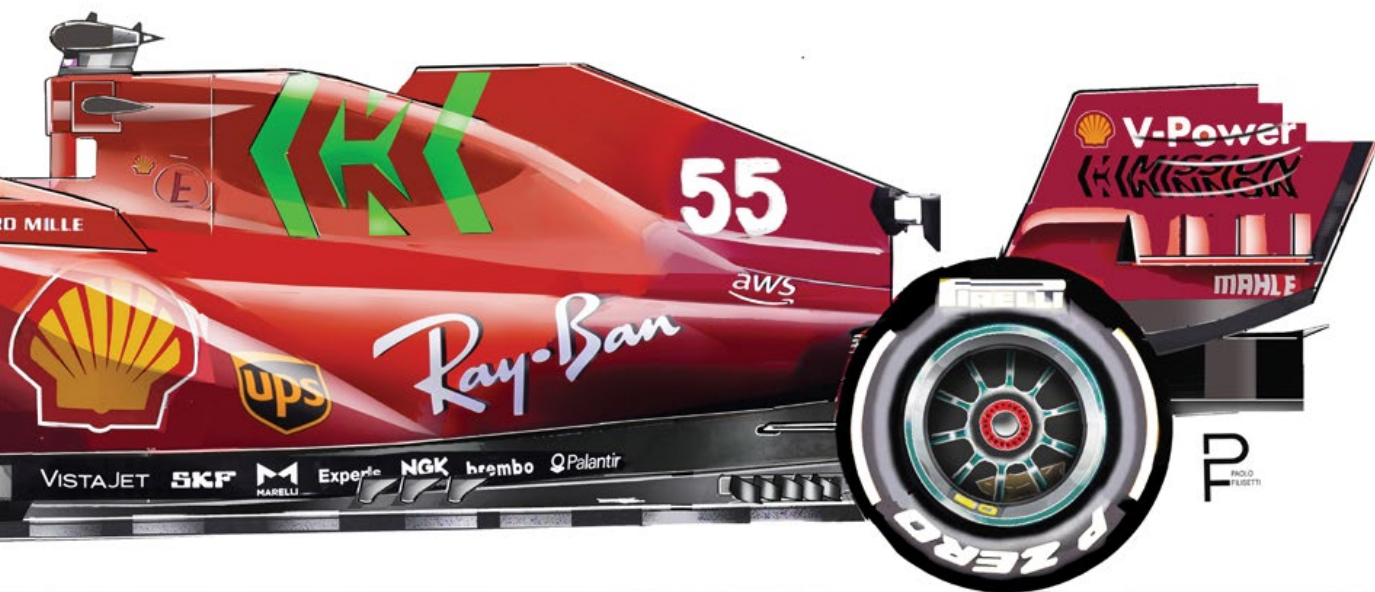
- L'ultimo giro lanciato a Yas Marina è sembrato rispondere a chiare esigenze di show. C'è una tendenza di portare in primo piano l'aspetto spettacolare della Formula Uno. Qual è la vostra posizione in merito?

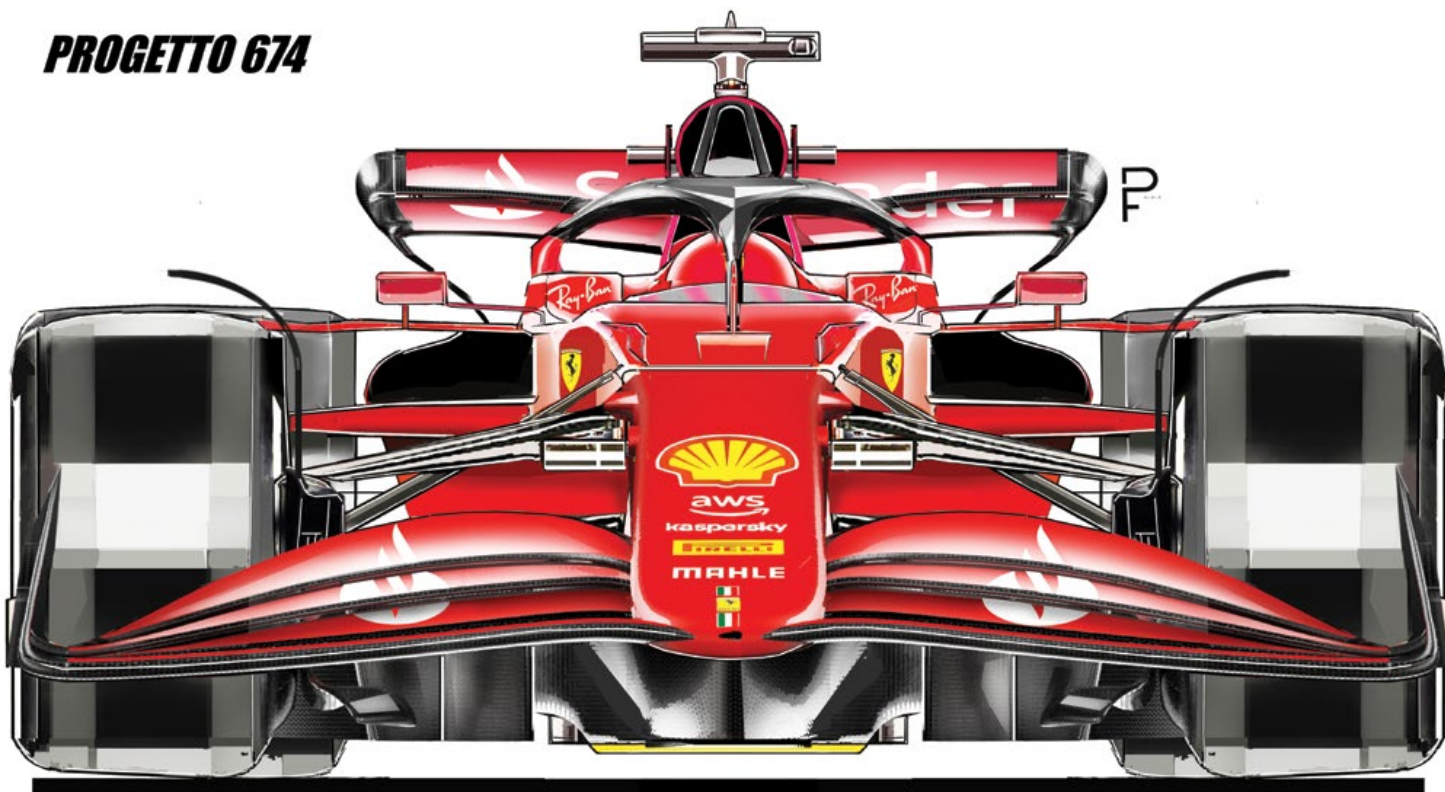
«È sempre difficile trovare il perfetto equilibrio tra sport e spettacolo. Penso che Liberty Media, da alcuni anni, stia facendo un egregio lavoro per cercare di migliorare lo spettacolo, Questo lo si vede anche dal coinvolgimento dei giovani tifosi. Ci sono tanti temi sui quali dialoghiamo con Liberty Media, come ad esempio la corsa di Qualifica. Dietro la Sprint Qualifying c'è la volontà di cercare di migliorare lo spettacolo. Quando ne parliamo in sede di Commissione, o come Scuderia Ferrari, abbiamo il nostro metro di giudizio, ovvero che lo Sport debba essere in primo piano e rimanere tale. Tutto ciò può però essere migliorato con scelte che vanno incontro allo show. Stefano Domenicali è un uomo di grande esperienza, conosce bene il nostro ambiente e questo nostro Sport. Per noi Stefano rappresenta anche una garanzia affinché si individui sempre l'equilibrio giusto. ●

La Fenice **Rossa**

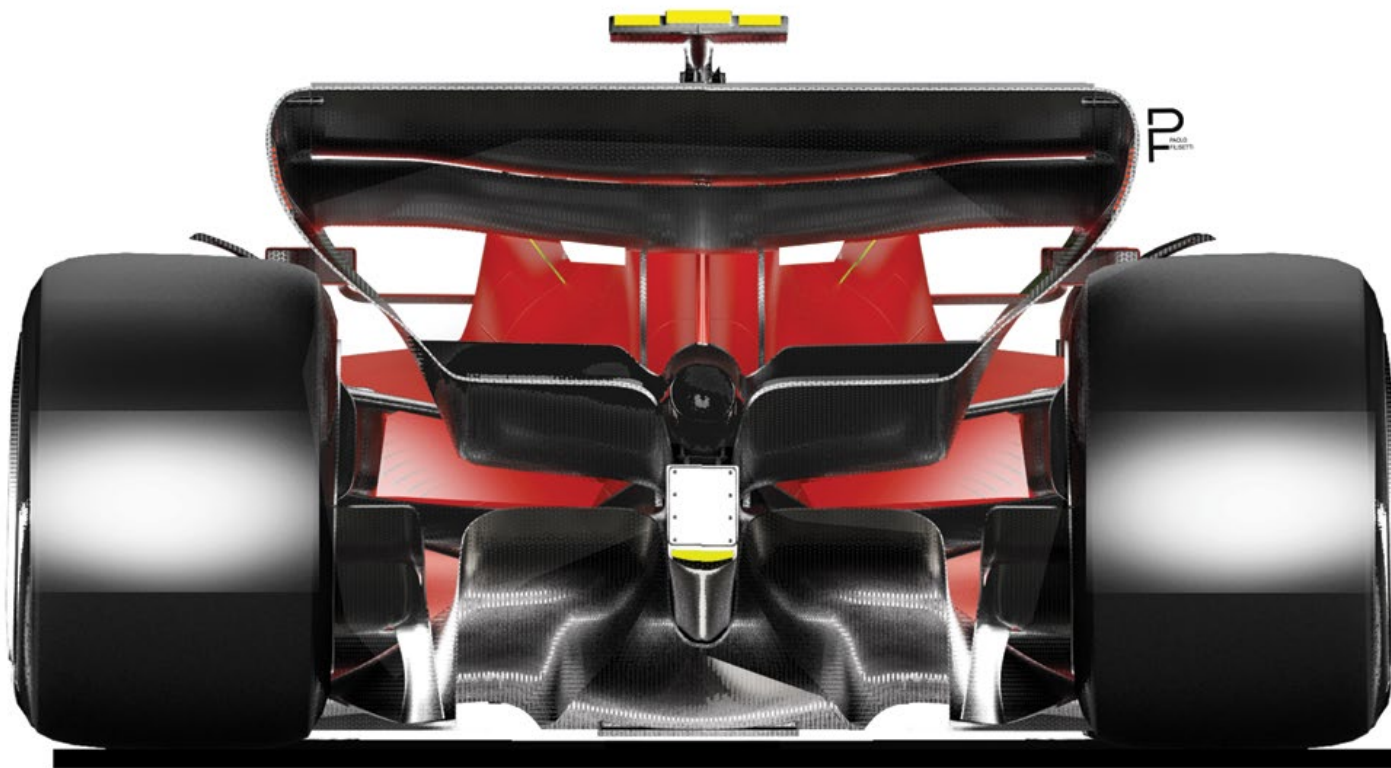
PER ORA SI PARLA SOLO DI PROGETTO NUMERO 674, MA IN REALTÀ LA FERRARI DESTINATA AL SECONDO CICLO TURBOIBRIDO QUALCHE PUNTO FERMO LO HA ECCOME. SCOPRIAMO QUALI...

PROGETTO 674

di **Paolo Filisetti**

La nuova monoposto della Ferrari per la stagione 2022, per ora è identificata dal solo numero di progetto 674, in attesa che il nome ufficiale sia svelato in occasione della presentazione che Mattia Binotto ha anticipato avverrà tra il 16 e il 18 Febbraio, praticamente a ridosso della prima sessione di test che si svolgerà dal 23 al 25 a Barcellona. È nei fatti la Ferrari del nuovo corso, della rinascita rossa dopo un 2021 che ha rispettato le attese grazie alla conquista del terzo posto nella classifica costruttori, ma ovviamente a Maranello l'obiettivo nel 2022 è essere molto più competitivi, potendo sfruttare il radicale cambio del regolamento tecnico, che riporta in F.1 le monoposto ad effetto suolo. Si tratta di una rivoluzione a livello aerodinamico accompagnata da quella sul fronte degli pneumatici con profilo ribassato, dotati di cerchi da diciotto pollici al posto degli at-

PRESE D'ARIA ALTE NELLE FIANCATE, CON PROFONDA SCIANCRATURA

IN EVIDENZA NON SOLO IL PASSO RIDOTTO SECONDO LE NUOVE NORME CHE LO LIMITANO A 3600MM, MA SOPRATTUTTO L'ASSENZA DEI COMPLESSI BARGE BOARDS CHE CARATTERIZZAVANO LA SF21 (VEDI DISEGNO A CONFRONTO). LE FIANCATE SARANNO COMUNQUE CARATTERIZZATE DA PRESE D'ARIA ALTE, CON UN PROFONDA SCIANCRATURA CHE RESTRINGERÀ DI MOLTO IL RETROTRENO. LA RIDOTTA SEZIONE POSTERIORE, IMPOSTA DAL REGOLAMENTO IMPLICHERÀ L'ADOZIONE (LA RICOMPARSA) DI FERITOIE DI VENTILAZIONE POSTE NELLA SEZIONE A COCA COLA POSTERIORE. LA LORO FUNZIONE NON SARÀ PERÒ LIMITATA A GARANTIRE LO SCAMBIO TERMICO AL PROPULSORE, BENSÌ I PROGETTISTI TENDERANNO AD UTILIZZARE IL FLUSSO CALDO IN USCITA, INDIRIZZANDOLO VERSO IL PROFILO INFERIORE DELL'ALA.

NELL'ANTERIORE L'ALA RISULTA ESSERE SEMPLIFICATA E DIVISA IN DUE SEMI-ALI

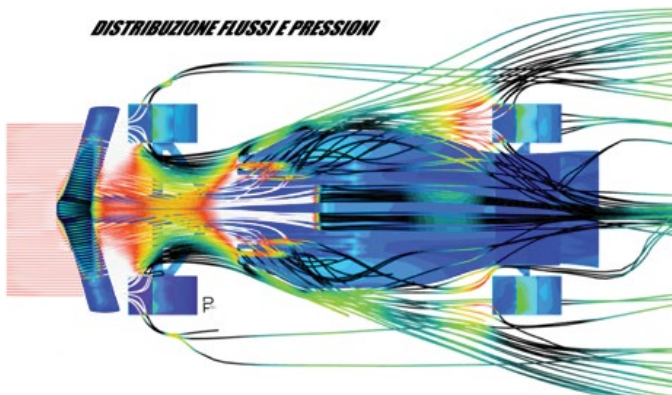
SI NOTA LA SEMPLIFICAZIONE DELL'ALA ANTERIORE DIVISA IN DUE SEMI ALI DAL MUSO BASSO, PIATTO E ARROTONDATO. AL DI SOTTO, ESTREMAMENTE VISIBILE IL DIVERGENTE CENTRALE E I CANALI VENTURI LATERALI. LA NUOVA VETTURA, PERALTRO, POTREBBE ESSERE DOTATA DI UNA S – DUCT ALIMENTATA DA UN CANALE INFERIORE, PER CREARE UN'AREA DI DEPRESSIONE A VALLE DELL'ALA ANTERIORE. LE PRESE D'ARIA DELLE FIANCATE MANTERRANNO UN POSIZIONAMENTO ALTO, INCREMENTANDO LA PULIZIA DELLA SEZIONE INFERIORE DELLE FIANCATE, E FAVORENDO UNA NETTA SEPARAZIONE DAL FLUSSO DIRETTO VERSO I CANALI VENTURI.

tuali 13. Le variabili in gioco sono talmente numerose dall'aver richiesto da parte di tutti i team, e come lo stesso Binotto ha confermato, anche dalla Ferrari un approccio molto anticipato al progetto, iniziato più di un anno fa. Secondo indiscrezioni, peraltro confermate dallo stesso team principal, la nuova rossa dovrebbe essere una monoposto estrema/innovativa per le soluzioni che ingloberà. L' avantreno, dovrebbe essere caratterizzato da un musetto piatto e arrotondato all'estremità che scende verso l'anteriore sino a livello del profilo principale dell'ala, di fatto dividendolo in due sezioni. Il telaio manterrà un profondo "scasso" inferiore con la posizione di guida del pilota simile a quella attuale, con il divergente centrale che indirizzerà il flusso d'aria inferiore verso gli ampi canali Venturi laterali, (che caratterizzeranno il fondo di tutte le F1 2022). Sarà diversa l'inclinazione dei radiatori rispetto agli attuali, pur mantenendo la posizione alta delle prese d'aria delle fiancate che, verso il posteriore, si restringeranno molto, rispettando i limiti regolamentari dei volumi della carrozzeria, imposti dal nuovo regolamento. Una funzione rilevante, non solo per garantire lo scambio termico alla power unit, ma anche per alimentare l'ampio profilo inferiore dell'ala posteriore sarà svolto da feritoie sulla carrozzeria all'altezza della stretta sezione a Coca Cola posteriore. Le sospensioni, sebbene profondamente semplificate per regolamento (non avranno più il terzo elemento per il controllo dell'altezza da terra né elementi idraulici), con soli due ammortizzatori e barre di torsione su ciascun asse, dovranno garantire il più possibile un'altezza da terra costan-

LA VISTA POSTERIORE MOSTRA L'INCREMENTO DELL'ALTEZZA DEL DIFFUSORE

AL POSTERIORE, SI NOTA L'INCREMENTO DELL'ALTEZZA DEL DIFFUSORE, E L'ALA POSTERIORE CON PARATIE SINUOSE CONNESSE AL PROFILO INFERIORE ESATTAMENTE PROPRIO SOPRA IL POSIZIONAMENTO DELL'ESTRATTORE.

te tra avantreno e retrotreno a favore dell'efficienza dell'aerodinamica della vettura. In tal senso ha rivestito particolare importanza l'identificazione dei punti di attacco soprattutto al retrotreno. La trasmissione sarà totalmente nuova con una scatola che ingloberà i punti di attacco anteriori dei triangoli, mentre i bracci posteriori dovrebbero essere infulcrati sulla struttura deformabile in carbonio. La pulizia aerodinamica del retrotreno è stata particolarmente curata, grazie al posizionamento sia degli elementi esterni delle sospensioni, studiata nei dettagli per massimizzare l'estrazione dell'aria passante inferiormente. Il passo limitato a 3600 mm per regolamento dovrebbe essere molto vicino a questa misura. Per quanto riguarda la power unit, sarà di fatto costituita da un'unità endotermica inedita, con un disegno innovativo delle camere di combustione e del sistema di iniezione, definito sulla base delle nuove specifiche di carburante che includono la presenza del 10% di etanolo. In pratica è lecito considerarlo un'evoluzione ragionata del concetto SUPER FAST con precamera di combustione, per velocizzare i tempi di propagazione della fiamma, ottimizzando la combustione della miscela aria/benzina. Nonostante il rigido budget cap, che fissa un tetto anche per le risorse aerodinamiche, lo sviluppo della nuova vettura, sarà continuo ad ogni gara; già da ora sono in fase di analisi di dettaglio le prime evoluzioni aerodinamiche da introdurre nella seconda sessione di test, quella che si svolgerà in Bahrain dal 10 al 12 marzo, per contro, la configurazione della vettura che sarà presentata è già stata definita nei dettagli. ●

Tombazis analizza le regole

IL TECNICO DI RIFERIMENTO DELLA FIA PASSA IN RASSEGNA TUTTI I CAMBIAMENTI DESTINATI A MUTARE IL VOLTO DELLA F.1 2022, SEGNANDO L'ENTRATA IN UN NUOVO CICLO TURBOIBRIDO

VISUALIZZAZIONE DEI FLUSSI DALL'ALTO

NELLA VISUALIZZAZIONE DEI FLUSSI CHE INVESTIRANNO LE VETTURE 2022 SI NOTA IN ROSSO L'AREA DI ALTA PRESSIONE CONCENTRATA SULL'ALA ANTERIORE, PER POI RIDURSI PROGRESSIVAMENTE SUPERATO L'ASSE ANTERIORE. DI FATTO IL CARICO SARÀ EFFETTIVAMENTE PRODOTTO DALL'AMPIA AREA DI BASSA PRESSIONE CHE SI ESTENDE SOTTO LA VETTURA SINO AL PROFILO ESTRATTORE.

di **Paolo Filisetti**

Nicholas Tombazis, responsabile tecnico FIA per le monoposto, ha illustrato ad un selezionato gruppo di testate internazionali tra cui Autosprint, gli obiettivi che la Federazione Internazionale intende centrare con l'introduzione delle nuove regole nel 2022. Partendo, ovviamente da una attenta valutazione tecnica della stagione appena conclusa, che ha visto svilupparsi nell'arco di ventidue gare una sfida estremamente appassionante e ravvicinata a livello di valori in campo, probabilmente difficilmente replicabile in futuro. Ecco le sue riflessioni e risposte:

«Il 2021 è stato un anno speciale per la F.1, avrebbe dovuto essere una stagione transitoria, ma in realtà nessuno dei team coinvolti, e di certo non quelli in lotta per i titoli mondiali, hanno risparmiato risorse, nonostante il concetto delle monoposto del prossimo anno sarà totalmente differente. Le prestazioni molto ravvicinate tra le monoposto che si sono giocate il titolo, è stato frutto del mantenimento delle regole praticamente invariate rispetto al 2020, a causa della pandemia. In prospettiva, quello che ci poniamo come obiettivo estremamente ambizioso è quello non solo di avere prestazioni ravvicinate, ma lotte in pista ravvicinate, grazie alla nuova conformazione aerodinamica delle vetture».

Tombazis, però concede che soprattutto all'inizio della prossima stagione, si potrà assistere ad una divaricazione dei valori in campo.

«Posso presumere, che soprattutto all'inizio della stagione e ciò sarà ancora più evidente nei test invernali, alcuni team saranno decisamente più veloci di altri, avendo interpretato meglio le regole, ed avendo adottato soluzioni che altre squadre eventualmente potrebbero seguire in un secondo momento, con gli sviluppi previsti nel corso della stagione».

Molto chiaramente, l'ingegnere greco puntualizza che le regole saranno applicate in modo molto restrittivo da subito, proprio per poter ottenere una maggiore convergenza prestazionale

«Non credo, che ci si possa aspettare una stagione più entusiasmante di quella attuale, poiché come ho appena sottolineato, inizialmente alcuni progetti potranno essere più indovinati di altri, ma sono convinto che si assisterà progressivamente ad una convergenza di valori, che potrà condurre a campionati in cui ci sarà una maggiore variabilità di risultati. In pratica non penso arriveremo a stagioni in cui ci saranno dieci /dodici vincitori diversi, quindi con titoli assegnati solo con tre vittorie per pilota, ma sono convinto che sicuramente non si verificheranno stagioni dominate in modo assoluto da una sola vettura, e a livello di regole procederemo con delle modifiche nel caso in cui ritenessimo che l'obiettivo non fosse stato ottenuto. Quelle messe in campo inizialmente, ci paiono adeguate per consentire prolungate lotte ravvicinate in pista senza che i pneumatici siano soggetti a surriscaldamento e degrado elevati, a causa della perdita di aderenza indotta dalla scia turbolenta della monoposto che precede».

A livello estetico Tombazis ritiene che le nuove monoposto manterranno una differenziazione visibile tra loro, sulla base dei progetti 2022 dei vari team a lui sottoposti.

«Alla presentazione delle nuove regole, da parte di molti progettisti e da parte dei media, è parso che concedessero poco spazio all'inventiva dei progettisti. In determinate specifiche aree questo è vero ed è stato necessario proprio per porre come prioritario l'obiettivo di avere una influenza ridotta della scia delle vetture sulla competizione in pista. Ciò nonostante, i team saranno in grado di sviluppare concetti che si differenzino tra loro. Dire quanto le vetture saranno diverse tra loro dipende da quanto è esperto l'occhio di chi le osserverà. In pratica, la differenziazione attuale, sarebbe ravvisabile da pochi se le vetture fossero tutte con la stessa livrea. Penso dunque, che la riconoscibilità delle vetture 2022 sarà analoga a quella attuale, con elementi non sempre macroscopici di differenziazione concettuale tra loro».

Il nuovo set di regole, inevitabilmente porterà a interpretazioni talvolta spinte, e alla possibilità di identificarne delle aree grigie, possibile causa di contesta-

VISTA LATERALE DI QUELLA CHE SARÀ LA TIPICA MONOPOSTO DI F.1 IN CHIAVE 2022

SI NOTA SULLA BASE DEL BOZZETTO REGOLAMENTARE COME LE NUOVE MONOPOSTO SARANNO PRIVE DI DEVIATORI DI FLUSSO, BARGE BOARDS CHE LE CARATTERIZZAVANO SINO AL 2021. EVIDENTI I LUNGHI CANALI VENTURI CHE DI FATTO GENERERANNO CIRCA L'80% DEL CARICO AERODINAMICO RIDUCENDO DI CIRCA IL 18% QUELLO ATTUALMENTE PRODOTTO DALLE ALI, CHE CONTRIBUIRANNO PER CIRCA IL 20%

VISIONE LATERALE DELL'INFLUENZA DELLA SCIA TRA DUE MONOPOSTO

NELL'ILLUSTRAZIONE SI NOTA COME L'INFLUENZA DELLA SCIA, PAIA SOSTANZIALMENTE MINIMA CON LA MONOPOSTO IN GRADO DI NON AVVERTIRNE GLI EFFETTI NEGATIVI AD UNA DISTANZA DI UNA SOLA VETTURA DA QUELLA CHE LA PRECEDE. IN PRATICA SARÀ POSSIBILE SEGUIRE DA DISTANZA PIÙ RAVVICINATA UNA MONOPOSTO SENZA SUBIRE UN SURRISCALDAMENTO E DEGRADO ELEVATO DEGLI PNEUMATICI A CAUSA DELLA RIDUZIONE DRASTICA DEL CARICO, ATTUALMENTE PARI A CIRCA IL 68% ALL'AVANTRENO.

zioni e verifica a posteriori.
«Il processo di stesura delle regole, è in costante evoluzione, nel senso che già ora abbiamo identificato alcune evoluzioni necessarie, nella scrittura di alcune specifiche norme. Non si tratta di revisioni corpose, ma di un aggiornamento del testo per renderlo univocamente chiaro riducendo la possibilità di interpretazioni che inevitabilmente andrebbero nella direzione opposta rispetto agli obiettivi prefissati, che come detto sono prioritari».
La stagione appena conclusa ha visto, nonostante la stabilità regolamentare, una lunghissima serie di contestazioni, o meglio, di richieste di chiarimento regolamentare, uno fra tutti la flessibilità delle ali, Tombazis a riguardo, è parso moderatamente ottimista per il 2022.
«Spero tra un anno, a fine 2022, che nonostante le numerose richieste di chiarimento avanzate dai team, peraltro anche nella stessa fase iniziale dei loro progetti, quindi già ricevute dalla FIA, non sarà necessario porre mano alle regole. Sicuramente nel corso della stagione saranno sottoposte al nostro vaglio numerose soluzioni da parte delle squadre, ma il nostro metro di valutazione sulla loro accettabilità ovvero se considerarle o meno aderente al testo del regolamento tecnico, sarà come detto in precedenza, quello che non si tratti di concetti che producano come effetto un incremento delle turbolenze in scia».
L'ultima affermazione di Tombazis fa emergere il lecito dubbio che la FIA nei fatti introduca una sorta di BOP (balance of performance) aerodinamico, seppur non dichiarato, ma l'ingegnere greco specifica cosa sarà concesso e cosa vietato.
«L'obiettivo di ciascun progettista è ovviamente quello di rendere la propria vettura più veloce delle altre. È ovvio che posto di fronte al bivio tra una soluzione meno competitiva per la propria squadra, ed una più efficace che però disturbi maggiormente le altre monoposto per le turbolenze generate, il progettista scelga la seconda opzione. Ecco il ruolo della FIA, sarà quello di porre al centro dei progetti e delle loro evoluzioni un rapporto costi/benefici in termini di turbolenze generate da ogni soluzioni. In sostanza ciascun progettista si dovrà preoccupare non solo dell'incremento prestazionale che tale soluzione garantirà alla sua vettura, ma anche di mantenere il più basso possibile il livello di disturbo aerodinamico alle altre vetture. Ciò non imbriglia la fantasia dei progettisti, anzi li spingerà a trovare soluzioni che possano centrare entrambi gli obiettivi».

LA VISTA DAL POSTERIORE

SI NOTANO DUE ELEMENTI CARATTERISTICI. L'ALA POSTERIORE DOTATA DI PROFILO INFERIORE E PARATIE STONDATE, NON PIÙ CON LE ESTREMITÀ VERTICALI RETTILINEE. IL DIFFUSORE, O MEGLIO I SUOI CANALI, SARANNO DECISAMENTE PIÙ ALTI RISPETTO AGLI ATTUALI PRODUCENDO UN DIVERSO EFFETTO DI ESPANSIONE DEL FLUSSO IN USCITA, PER RIDURRE LE TURBOLENZE.

Marshal
una sera da leoni

NEL MOMENTO CRUCIALE CHE HA DECISO IL MONDIALE DI F.1, AL CENTRO DELLE OPERAZIONI DI SGOMBERO-PISTA DOPO IL CRASH DI LATIFI, C'ERANO COMMISSARI ITALIANI. ECCO IL LORO RACCONTO

di Alessandro Bucci

LATIFI PILOTA DEL DESTINO
Latifi, a sinistra, sta lottando con Schumi Jr. e ben presto l'evoluzione della gara vedrà il pilota della Williams causare con la sua uscita di pista l'entrata della Safety-Car che si dimostrerà determinante nell'assegnazione del titolo Piloti in favore di Verstappen. Sotto, i commissari italiani intruppati nella squadra dei marshal di Abu Dhabi che hanno operato in prima linea nel momento cruciale del Gp

Giro numero 54 del Gran Premio di Abu Dhabi F1, ultima prova dell'accesissimo Mondiale 2021: il pilota Williams-Mercedes Nicholas Latifi perde il controllo della FW43B e impatta contro le barriere di protezione in curva 14, causando l'ingresso della safety car. Un episodio accidentale destinato a ribaltare le sorti di un Mondiale talmente combattuto (quello tra Verstappen ed Hamilton) da non avere forse precedenti. Appostati tra curva 13 e 14, tra i commissari di pista, c'erano anche il capo postazione Massimo Percivalle, colonna portante del team marshall Aci Club Milano nonché espertissimo commissario nei Gp F1 e il veterano commissario di pista e sportivo Paolo Marcenaro. Una squadra, quella presente a Yas Marina, formata da decine di persone che, solitamente, annovera 4 italiani (2 di loro non sono potuti volare ad Abu Dhabi causa restrizioni Covid-19). *«Pochi istanti dopo l'impatto di Latifi contro le barriere ho visto i colleghi appostati dall'altra parte della pista entrare e uscire più volte dalla rispettiva postazione perché dalla direzione gara sono arrivate indicazioni contrastanti ed è stato un momento concitato»* - racconta Massimo, scendendo nei particolari - *«I commissari non possono muoversi liberamente valutando personalmente la situazione, devono basarsi sulle direttive della direzione gara. Fondamentalmente viene inviato uno standby di allerta al quale segue l'ordine di entrare in pista per effettuare operazioni di rimozione vettura e/o pulizia detriti. Nel caso dell'incidente di Latifi siamo intervenuti agganciando la Williams e rimuovendola con un mezzo, oltre a spazzare dalla pista le parti danneggiate»*. Cinque anni fa, tuttavia, i commissari potevano prendere decisioni in autonomia. Percivalle ci spiega perché ora non è più possibile: *«L'incidente occorso a Jules Bianchi a Suzuka ha cambiato le procedure. I commissari devono rigorosamente aspettare che la direzione gara* (che è formata da un team di persone che tiene i contatti con tutti i capi reparto nel circuito) *fornisca l'autorizzazione ad entrare in pista, in modo che la situazione sia quanto più possibile sotto controllo* (virtual safety car attiva, bandiere gialle esposte nei punti interessati del circuito, ecc). *In un circuito come Monza spesso la macchina finisce nella sabbia, mentre a Yas Marina se la vettura sbatte contro le barriere solitamente rimbalza in mezzo alla pista o in traiettoria»*. Massimo descrive le delicate operazioni seguite all'incidente del canadese Latifi: *«La rimozione della vettura e la conseguente pulizia dei detriti in pista è stata celere e questo lo attribuisco all'esperienza maturata dal team dei commissari, sempre più competenti a Yas Marina. S'è verificata tuttavia una situazione di pericolo abbastanza alto perché il compito della nostra postazione era anche consentire e verificare il passaggio nel lato interno della pista della SC e delle vetture F1. Noi stavamo operando nel lato esterno e i commissari al lavoro erano esposti a pericolo»*. A fare eco alle parole di Percivalle quelle di Marcenaro, che offre anche uno spunto di riflessione importante: *«Siamo finiti al centro dell'attenzione, solitamente non abbiamo molto da fare* (dice scherzando)*. Tra gli interventi che abbiamo svolto dal venerdì, l'incidente di Latifi in gara è stato l'episodio che ci ha impegnati maggiormente. Dal mo-*

IN REALTÀ LA RIMOZIONE DELLA MONOPOSTO DI LATIFI È STATA CELERE E COSÌ VA CONSIDERATA LA CONSEGUENTE PULIZIA DEI DETRITI IN PISTA, GRAZIE ALL'ESPERIENZA MATURATA DAL TEAM DEI COMMISSARI
MASSIMO PERCIVALLE

mento dell'urto del pilota canadese la postazione 15 (che è nell'angolo esterno del ponte situato nei pressi del punto interessato dall'incidente) si è prontamente attivata esponendo doppia bandiera gialla anche nel segnale luminoso. Il direttore di gara Masi ha poi tramutato la doppia bandiera gialla in safety car nel giro di breve tempo. I commissari sono intervenuti celermente e con professionalità, Masi li ha fatti uscire ed entrare due volte causa passaggio della safety car. Tuttavia ritengo che, avendo personale in pista, la vettura di sicurezza sia stata un'opzione pericolosa. In pochi decimi di secondo, purtroppo, può succedere di tutto. I commissari non sono immuni dall'agitazione perché devono verificare molti aspetti in poco tempo, tra i quali che i colleghi operino in condizioni di sicurezza e non diano le spalle alla pista. Personalmente avrei optato per la virtual safety car, vi assicuro che la SC e le vetture F.1 andavano abbastanza forte, seppur tenute sulla sinistra del tracciato. D'altro canto Masi in pochi minuti ha dovuto prendere tante decisioni e vi assicuro che non è affatto semplice. Ribadisco però che, secondo me, la virtual SC avrebbe rallentato maggiormente le vetture permettendo ai commissari di lavorare con un attimo di tranquillità in più. Fortunatamente è andato tutto bene, il ragazzo che manovrava la gru è stato bravissimo». L'occasione è ghiotta per chiarire con esperti del settore quando e perché viene esposta una bandiera rossa. Marcenaro precisa che *«La bandiera rossa viene esposta quando il direttore di gara non ha più opzioni a disposizione per garantire gli standard minimi di sicurezza. In Arabia Saudita, ad esempio, la prima red flag è stata sventolata per permettere ai commissari di spostare e riparare le barriere danneggiate dall'incidente di Mick Schumacher. La bandiera rossa consente di operare con maggior tranquillità. Non a caso, quando si verifica un incidente ingente con macchina ferma in pista, innanzitutto viene esposta doppia bandiera gialla nella postazione antecedente al crash, dopodiché si passa alla bandiera rossa qualora si rendessero necessari interventi prolungati»*. Rientrato in postazione dopo le operazioni di rimozione della Williams di Latifi, Percivalle è rimasto subito colpito dalle gomme montate dai piloti Red Bull: *«Sino a quel momento della gara avevo segnato tutti i cambiamenti in ter-*

SAFETY-CAR DETERMINANTE

L'ultima entrata in pista della safety-Car diventa determinante, col senno di poi, per l'assegnazione del mondiale a Max Verstappen. Grazie anche al solerte lavoro dei commissari che rendono possibile il ripristino delle condizioni atte a correre, in vista di un ultimo giro decisivo. Con l'olandese che riesce a infilare Lewis Hamilton e a tagliare per primo il traguardo

mini di mescole montate sulle vetture dei concorrenti e la situazione mi era molto chiara, ma una volta terminati i lavori concitati attorno alla macchina incidentata di Latifi vedere improvvisamente Verstappen con gomme rosse e senza più doppiati davanti a sé mi ha fatto sgranare gli occhi. Ho così ricostruito la situazione, cercando di capire soprattutto come fosse possibile che i doppiati avessero superato la SC. I commissari devono seguire lo svolgimento della gara e, se sono fortunati, possono guardarla attraverso un tabellone o display che trasmette le immagini tv o nei maxi schermi adibiti per gli spettatori seduti in tribuna. Nell'occasione di Abu Dhabi non avevamo un display o una particolare visibilità, per cui mi sono arrangiato con carta e penna, registrando i passaggi su un taccuino. Purtroppo non abbiamo ancora un GPS in dotazione anche se, alcuni commissari, si basano sulle App esistenti». Massimo ci racconta anche l'ultimo giro vissuto a bordo pista: *«Non dimenticherò mai il boato da stadio proveniente dalle due grandissime tribune colme di tifosi olandesi. In quel momento ho subito capito che Verstappen aveva superato Hamilton. D'altronde era inevitabile, l'olandese montava gomme freschissime mentre Lewis aveva gomme dure e già usate. Mi preme comunque sottolineare che i commissari di pista fungono da arbitri di ciò che avviene dinanzi a loro, per cui non possono permettersi di patteggiare per una delle parti chiamate in causa. Se un concorrente supera in regime di bandiera gialla dobbiamo comunicarlo prontamente, altrimenti rischiamo di non essere all'altezza del nostro compito»*.

SONO CINQUE ANNI CHE ANDIAMO A YAS MARINA E SONO MOLTO CONTENTO PER IL MIO AMICO E COLLEGA MASSIMO PERCIVALLE, NOMINATO RESPONSABILE DEL REPARTO

PAOLO MARCENARO

A causa delle limitazioni imposte dall'emergenza Covid-19, i commissari non sono riusciti a godersi la festa post gara che ha assegnato il Mondiale a Max Verstappen: *«Per una questione di 'bolle Covid' ci è stato impedito l'accesso a pit-lane e box»* - commenta un po' sconsolato Massimo - *Al termine del Gp abbiamo atteso che la macchina della direzione gara riaprisse il percorso e poi abbiamo dovuto prendere i pullman che ci hanno riportato in hotel. A cause delle 'bolle Covid' eravamo separati da tutte le persone impegnate sul rettilineo del traguardo e della corsia box»*. Marcenaro conclude il racconto dell'esperienza maturata dal team di commissari in quel di Abu Dhabi: *«Sono cinque anni che andiamo a Yas Marina e sono davvero contento per il mio amico Massimo Percivalle, nominato responsabile del reparto. Quello di Abu Dhabi è un bellissimo circuito all'avanguardia, molto moderno sia per quanto concerne la protezione delle persone, sia in merito all'attrezzatura fornita, agli standard di sicurezza e per gli interventi della medical car. Le vie di fuga sono agevoli perché prevedono una doppia stradina (una interna e una esterna) che permettono una buona circolazione dei mezzi di sicurezza»*.

- Da quanti membri è composta solitamente una squadra di commissari a Yas Marina? Ce lo spiega Percivalle: *«I team che operano sul percorso sono di numero variabile in funzione della loro posizione sul tracciato. In questa edizione del Gp di Abu Dhabi ho seguito il tratto di pista tra le curve 13 e 14, ovvero quello subito prima e quello subito dopo il sottopassaggio del famoso hotel illuminato. Latifi era già venuto a trovarci venerdì in curva 13 in prova e poi è tornato in gara alla 14. Si vede che si è trovato bene!* (ride). *In situazioni del genere annoveriamo squadre composte da un numero superiore di persone* (3 commissari nella parte interna della pista e 10 all'esterno) *perché è considerato un tratto della pista a rischio, soprattutto in virtù di mancanze di vie di fuga. Nella parte interna eravamo solamente in tre poiché demandate al solo intervento. Ad Abu Dhabi la planimetria della pista suggerisce le bandiere poste nella parte esterna. In rettilineo invece hai solitamente un piccolo team di 2/3 persone, con una che segnala, un'altra che recupera eventuali detriti e il capo posto in coordinamento via radio. Le postazioni si dividono tra quelle che annoverano il recupero delle macchine e dei piloti e quelle dove sono previste le segnalazioni delle bandiere. Se una postazione è adibita all'intervento può segnalare tramite le bandiere e servono molte persone, se invece la postazione è demandata al solo intervento occorrono poche persone»*.

- L'esperienza del team s'è rivelata fondamentale in un finale infernale come quello di Abu Dhabi... *«Abbiamo operato molto celermente in occasione degli incidenti perché abbiamo sei edizioni sulle spal-*

le, nei primi anni la situazione era ben più ostica perché ai commissari del posto mancava preparazione tecnica. In questi anni abbiamo fornito il nostro apporto e consigli su come muoversi, come intervenire, sapere come e dove posizionarsi, come operare (cosa fare e cosa non fare) e, soprattutto, a restare calmi. Fossimo stati più imbranati il Mondiale andava da un'altra parte (ride)».

- Come si diventa commissario di percorso?

Percivalle lo spiega dettagliatamente: «*Innanzitutto, mi preme sottolineare che siamo tutti volontari. Sono ufficiale di gara e commissario di percorso, recentemente ho maturato la qualifica di capo posto, quindi coordino altre persone. La qualifica di capo posto si ottiene tramite esami, che sono previsti anche per diventare commissario di gara. Appartengo al team Aci Milano che, solitamente, opera a Monza, pista di riferimento per i commissari membri dell'Aci Club Milano e non solo. Dal 1998 sono commissario di pista a Le Mans, dal 2014 al 2019 a Montecarlo per la F.1 e, da quando sono rientrati nel calendario anche a Le Castellet e Zandvoort. A Monza lavoriamo per tutta la stagione motorsport che si svolge nell'autodromo brianzolo. Non guasta ricordare, infatti, che oltre alla F.1 esiste il vasto mondo dell'automobilismo* (sorride). *Nell'arco di una stagione a Monza si svolgono dai 10 ai 15 weekend di gara, rispettivamente le prove di categorie quali F1, WEC, ELMS, GT World Challenge, DTM, Aci Racing Weekend e Peroni Racing. Le manifestazioni propedeutiche sono fondamentali per maturare esperienza ed approdare infine un giorno ad un Gp di Formula Uno. Naturalmente per affrontare le trasferte del Big Circus occorrono anche disponibilità e possibilità di movimento che dipendono dal proprio ambito lavorativo e familiare. Alcuni circuiti o categorie richiedono personale già qualificato ed esperto, mentre altri no. Assieme ad alcuni colleghi sono chiamato ad Abu Dhabi dal 2015 e ormai siamo entrati nello staff locale. Ricevuto il nulla osta da Aci sport, che ci viene regolarmente fornito, sbrighiamo le pratiche burocratiche e voliamo a Yas Marina*».

- Marcenaro ha rimarcato la gradualità che occorre nel proprio campo...

«*Nel 1983 ho preso la licenza di commissario di pista, poi nel 1992 sono diventato anche commissario sportivo. Esiste una sorta di piramide la cui base è la prima licenza da commissario di percorso. Dopo alcuni anni può avvenire il passaggio in capo prova o come capo posto* (dipende, nei rally si parla di capo prova mentre in pista di capo posto) *e poi ci sono le cariche di segretario di manifestazione o il verificatore sportivo e tecnico. I commissari sportivi partono da regionali e poi possono passare a nazionali e internazionali. Tutto questo può avvenire in funzione degli anni di frequenza / esperienza e in base alla propria disponibilità*».

- Come si svolge la giornata tipo di un commissario di pista?

Massimo ci racconta che «*quando parliamo di un Gp F.1, a prescindere dalla giornata del weekend, questa inizia molto presto perché i servizi devono essere sul percorso già al sorgere del sole. Innanzitutto vengono conteggiati i membri della squadra per verificare che tutta la postazione sia coperta, in modo*

COMMISSARI FONDAMENTALI
Sopra, i marshal operano ben protetti, mentre le monoposto sfrecciano ad Abu Dhabi, in una gara in cui gli orange jacket si sono rivelati ancora una volta fondamentali

da poter segnalare alla direzione gara eventuali assenze che, purtroppo, possono verificarsi. Dopodiché vengono installati tutti gli strumenti utili alla postazione: vengono posizionate le bandiere, si verificano e posizionano i vari pannelli, vengono controllate le scope, i filler e tutti gli oggetti che occorrono ai commissari durante le operazioni. Inoltre siamo tenuti a verificare i collegamenti radio tra commissari e con la direzione gara (e viceversa in questo caso). I collegamenti sono fondamentali per ricevere istruzioni e poter fornire le informazioni su quello che sta accadendo in un determinato momento di una sessione. Infine si tengono le ispezioni del personale FIA prima che le vetture scendano in pista. Grande importanza hanno, inoltre, i briefing. Quelli interni prevedono che ogni capo posto stabilisca i compiti dei membri della sua postazione, tutto deve essere prestabilito in modo che i commissari siano reattivi nel momento del bisogno. I briefing interni si tengono direttamente in postazione con il personale presente mentre, quelli generali, si svolgono in una delle serate precedenti l'evento: al martedì o mercoledì per i Gp F.1, al giovedì per altri tipi di manifestazione. Nei

briefing generali vengono fornite dalla direzione gara tutte le informazioni e le direttive ai capi reparto che poi provvederanno a riportarle ai commissari in postazione. Concludendo, una giornata di lavoro è di circa 12 ore, dalle prime luci dell'alba sino al transito della vettura direzione gara che chiude tutte le operazioni».

- Quali sono le maggiori difficoltà nel lavoro di commissario?

Percivalle vede nelle differenti lingue il primo ostacolo da affrontare: *«A seconda della location la lingua da parlare è differente anche se, chiaramente, l'inglese è la lingua più diffusa. La direzione gara parla in inglese e non puoi permetterti di non capire, perché altrimenti non riesci a restare in contatto con quello che accade in fasi oltretutto concitate. All'interno delle squadre dei commissari, in un GP internazionale ad esempio, molti membri sono locali e quindi non puoi parlare in italiano con loro. In secondo luogo, è molto complesso gestire e affrontare le differenti modalità di intervento, segnalazione e comunicazione, che variano da circuito a circuito. Occorre molta esperienza per riuscire ad adattarsi al meglio ed entrare celermente in ottiche differenti. Infine, affrontare la tensione durante le fasi salienti di un GP è davvero ostico. La tensione è sempre palpabile e da un momento all'altro sai che puoi dover entrare in azione. Oltretutto gli incidenti e gli interventi possono verificarsi in qualsiasi punto del circuito e quindi sei sempre in tensione. Essendo nel settore dal 1996 posso tranquillamente affermare che la tensione è diventata una compagnia praticamente, ma essa fornisce anche grande adrenalina. Il che, forse, è la cosa più bella!* (ride). *Sfortunatamente, in questo momento storico, manca la presenza di nuove leve e c'è urgente bisogno di commissari. In Italia i limiti di età per svolgere il nostro lavoro sono alti perché è molto difficile introdurre giovani che accettino i sacrifici (o che possano permettersi di accettare i sacrifici) che richiedono i weekend di gara. Monza è sempre una solida base da cui partire, nei weekend di gara sul tracciato brianzolo è possibile maturare esperienza preziosa e spendibile in altri contesti. Le squadre dei commissari a Monza hanno una nomea di tutto rispetto e siamo riconosciuti come punto di riferimento a livello internazionale».*

MONZA È UNA BASE DA CUI PARTIRE: LE SQUADRE DEI COMMISSARI MONZESI HANNO UN'OTTIMA NOMEA E SIAMO RICONOSCIUTI OVUNQUE COME UN PUNTO DI RIFERIMENTO

MASSIMO PERCIVALLE

Bandini a Rivola e Domenicali

IL RESPONSABILE DI LIBERTY MEDIA PER LA F.1 SI AGGIUDICA IL PRESTIGIOSO PREMIO ASSIEME ALL'AD APRILIA PER LA MOTO GP, ANCHE LUI CON UN PASSATO ALLA FERRARI

di Alessandro Bucci

ECCELLENZE ITALIANISSIME
Massimo Rivola, a sinistra, e Stefano Domenicali ricevono i rispettivi trofei da Margherita Freddi in occasione del Premio intitolato al compianto e amatissimo Lorenzo. La cerimonia d'assegnazione del Premio è tornata a svolgersi lo scorso 21 dicembre nell'incantevole location di Brisighella

Il **Trofeo Bandini** non smette mai di stupire dal 1992. Il premio intitolato al compianto pilota romagnolo ferrarista Lorenzo Bandini, tragicamente scomparso sul tracciato di Montecarlo nel 1967, è stato sovente un "talismano portafortuna" per molti giovani piloti di grande talento poi laureatisi Campioni del Mondo F.1. È il caso di Jacques Villeneuve (trofeo assegnato nel 1996), Jenson Button (2001), Kimi Raikkonen (2004), Fernando Alonso (2005), Sebastian Vettel (2009) e niente popò di meno che Max Verstappen (2016), fresco iridato in una delle stagioni F.1 più intense della storia motoristica. Nel 2021 il Trofeo Bandini non solo ha 'raddoppiato' in seguito alla premiazione del ferrarista Charles Leclerc, tenutasi al Museo Ferrari di Maranello il 13 luglio (recuperando il 2020 rinviato causa pandemia Covid-19) ma ha anche celebrato la 28esima edizione premiando ex aequo il presidente nonché Ad della Formula Uno Stefano Domenicali e l'Ad Aprilia Moto Gp Massimo Rivola. Il 21 dicembre 2021 la kermesse del Trofeo Bandini ha ospitato come di consueto personalità di spicco del motorsport, autorità ed amici di lunga data, per un gradito ritorno nell'incantevole Brisighella. La cerimonia di premiazione è stata anticipata dal tradizionale "viaggio" da Faenza al borgo medievale che quest'anno, invece che una vettura F.1, ha visto protagonista la safety car inviata dalla Mercedes di Stoccarda. La vettura di sicurezza è stata pilotata dal sempreverde Bernd Maylaender, storico pilota safety car F.1 oltretutto premiato nell'edizione estiva del Bandini. Domenicali e Rivola, protagonisti della 28esima edizione, vantano entrambi un passato nella Scuderia Ferrari F.1: il primo ha ricoperto i ruoli di direttore sportivo dal 2002 al 2007 e quello di team principal dal 2008 al 2014, mentre il secondo è stato direttore sportivo Ferrari dal 2009 al 2019 e direttore Ferrari Driver Academy dal 2016 sino al recentissimo passaggio in Moto Gp. Domenicali e Rivola, due "prodotti" della Motor Valley che hanno occupato progressivamente ruoli di assoluto prestigio internazionale nel motorosport, non hanno mancato di manifestare gratitudine nei confronti di coloro che hanno contribuito allo sviluppo della loro carriera, dicendosi fieri del proprio bagaglio di esperienze firmando, per l'occasione, centinaia di autografi concedendosi ai selfie dei numerosi tifosi presenti. Tanti i premiati nel giorno del compleanno di Lorenzo Bandini (21 dicembre) tra i quali Jarno Zaffelli (progettista del circuito di Zandvoort, sede del Gp d'Olanda F.1) e Matteo Bonciani (storico capo ufficio stampa FIA F.1). Tema centrale del Trofeo Bandini 2021 quello della sicurezza, in strada come in pista. Stefano Domenicali, intervistato prima della premiazione, ha dichiarato: «*La presenza di così tante persone mi ha ricordato un percorso nato 56 anni fa dall'Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola. Da giovanissimo cercavo di fornire un contributo allo sport che ho sempre amato svolgendo il mio dovere. Al Trofeo Bandini incontro dopo diverso tempo persone che hanno accompagnato la mia crescita personale e umana sino ad oggi. Mi ritengo una persona fortunata, perché sono nato in una città dove la passione per le auto e le moto è sempre stata parte del cuore pulsante del territorio. Ringrazio i miei genitori per quello che mi hanno trasmesso e la signora Margherita Freddi* (vedova del compianto Bandini). *Le persone che in F.1 ci hanno lasciato per un destino crudele, come Lorenzo Bandini, hanno trasmesso qualcosa di importante ai posteri. Per il sottoscritto che, in questo momento, ha la responsabilità di guardare avanti e anche di un mondo che fa tanto per la sicurezza, credo che lo stimolo da trarre sia non lasciare che né i feriti né coloro che hanno perso la vita l'abbiano persa invano. La scomparsa di Bandini nel 1967 è tra gli episodi che hanno consentito alla F.1 di essere sempre più sicura. Il Big Circus pensa a far appassionare le persone in tutto il mondo, ma anche alla sicurezza*». Venendo al presente della Formula Uno, Domenicali ha espresso profonda soddisfazione per i risultati ottenuti: «*Quest'anno oltre 2 miliardi di spettatori hanno seguito la F.1. L'ultima gara in stagione è stato l'evento più seguito nel 2021. Nel 2022 ci sarà il cambio dei regolamenti e delle monoposto, anche se è difficile prevedere ora se ci sarà più competizione per la vittoria, magari non da subito. Sicuramente il tetto ai budget dei team, che inizia a dispiegare i suoi effetti, permetterà a chi all'inizio è in ritardo di recuperare più rapidamente e questo è importante*». Sulle voci di un possibile ritiro da parte del vice Campione del Mondo 2021 Lewis Hamilton Domenicali ha asserito: «*Sono sicuro che ricaricherà le batterie e tornerà ancora più affamato per conquistare l'ottavo titolo mondiale. Stiamo vivendo un momento di passaggio importante, la F.1 offre spunti sempre più interessanti*».
Visibilmente emozionato per il Trofeo ritirato, Massimo Rivola ha commentato: «*Stefano Domenicali mi ha insegnato tanto, così come i suoi successori. Mi sento anch'io molto fortunato, innanzitutto per essere stato allievo di Domenicali e anche di Gian Carlo Minardi* (tra i presenti in sala). *Quanto alla sicurezza stradale, purtroppo al giorno d'oggi sembra non si possa vivere senza telefono in mano, ma utilizzarlo durante la guida causa enorme pericolo. Lo dico da motociclista e pensando ai miei figli, perché prima o poi andranno in moto e sono già molto preoccupato. Si rende necessario essere ligi alle regole e lo sport è una palestra di vita. Seguire le regole in strada permette di migliorare la qualità della vita e la sicurezza di tutti. Ringrazio di cuore i Ferrari Club presenti che sono favolosi e tutte le persone che mi hanno permesso di svolgere il lavoro che volevo*». Tra i premiati di giornata anche il giovanissimo pilota F.2 ed F.3 Matteo Nannini, desideroso di mettersi continuamente alla prova: «*Sono molto contento di essere al Bandini. È un premio che testimonia il buon lavoro fatto dal sottoscritto e dalle persone che mi seguono. Mi auguro che sia un riconoscimento di buon auspicio per i nostri progetti. Stiamo vagliando diverse proposte ma la priorità è poter realizzare buone prestazioni avendo una buona macchina. Nel motorsport per fare il pilota occorre essere bravi a guidare, ma occorre essere altrettanto bravi fuori dalla pista. Mi riferisco alla ricerca di sponsor, a coltivare frequentazioni proficue. Ora che Stefano Domenicali è presidente della Formula Uno gli romperò un po' le scatole* - sorride - *considerando che in griglia di partenza non ci sono più piloti italiani. Il mercato statunitense mi attira, in particolare le offerte che ho ricevuto, ma in Europa il punto è trovare la vettura giusta al prezzo giusto oltre a investitori oculati. Chiaramente continuerò a sgomitare con gli altri giovani piloti che hanno i miei stessi obiettivi. La mia preoccupazione più grande sarebbe dover fare una stagione sabbatica qualora, dopo una stagione soddisfacente in F2, io mi ritrovassi a non avere ulteriori sbocchi. Sarà dura, ma continuo a lottare*».

Sainz pronto a (ri)stupire

IL PAPÀ DEL PILOTA DELLA FERRARI GUARDA CON TANTE MOTIVAZIONI ALLA DAKAR NELLA QUALE PORTERÀ IN GARA UN'AUTO ESORDIENTE E RIVOLUZIONARIA, OVVERO L'AUDI RS Q E-TRON

di Marco Giordo

Il matador è in forma ed è pronto per la sfida di inizio anno alla Dakar. Determinato e concentrato come sempre, Carlos Sainz si appresta a vivere la sua 15° avventura nella Dakar al volante di un'auto esordiente e rivoluzionaria, l'Audi RS Q e-tron, in una gara che vedrà all'esordio la nuova categoria T1+. Le favorite al via sono le Toyota capitanate da Nasser Al Attiyah ed i buggy della Prodrive del Team BRX (Bahrein Raid Xtreme) di Sebastien Loeb e Nani Roma, con le nuove Audi di Carlos Sainz e Stéphane Peterhansel in veste di outsider. Sainz era ad Abu Dhabi a seguire suo figlio Carlitos nell'ultimo atto del mondiale di Formula Uno in cui il pilota della Ferrari ha chiuso la sua gara sul podio. *«Sono stato ovviamente contento di questo risultato*- ha detto il 59enne pilota spagnolo - *per Carlos e per la Ferrari del terzo posto di Abu Dhabi. È stato complessivamente un buon anno, e soprattutto un finale di stagione molto buono da parte di Carlos.*

È MOLTO DIFFICILE FARE PREVISIONI PERCHÉ L'AUDI È DEBUTTANTE E PRESENTA TUTTE LE INCOGNITE DI UN PROGETTO AL SUO PRIMO IMPIEGO IN UNA GARA COME LA DAKAR. PER QUESTO SI TRATTERÀ DI ARRIVARE ALLA FINE

CARLOS SAINZ SENIOR

Prima ero stato anche a vedere il primo Gp di F.1 dell'Arabia Saudita. Conoscevo Gedda perché il Dakar era partito da lì nel gennaio scorso, e il nostro parco chiuso era situato nella stessa zona del circuito».

- Come ti stai preparando a livello fisico in vista della Dakar?

«Come sempre, la solita routine, so bene quello che devo fare e spero di arrivare al via della gara ben preparato ed in buona forma come d'abitudine».

- Dormi ancora in tenda prima di partire per far ossigenare meglio il sangue?

«No, questo lo facevo quando si correva in Sud America ed andavamo in altitudine, lo facevo per abituare il mio corpo a quelle condizioni per un mese a casa mia, prima di partire. Ora che corriamo in Arabia Saudita, le condizioni di corsa sono cambiate e non ce n'è più bisogno».

COLLAUDI INCORAGGIANTI

Anche se non c'è stato modo di portare a termine uno sviluppo del tutto indicativo, sull'Audi per la Dakar Sainz nutre molto aspettative dopo i test effettuati

- Com'è cambiata la Dakar con il trasferimento in Arabia?

«Le condizioni sono più simili ora a quelle africane, anche se l'Arabia rappresenta un terreno particolare. Ciononostante il tipo di terreno o la filosofia della corsa non cambiano dovunque corriamo, che sia Africa, Sud America o Arabia. E questo è importante perché dimostra come il DNA della Dakar resta sempre uguale. Inoltre a mio avviso la corsa in Arabia Saudita ha trovato un terreno magnifico per mantenere la sua filosofia di base».

- Sulla navigazione nelle tappe in Arabia Saudita cosa puoi dirci, dopo tutte le problematiche emerse nell'edizione scorsa?

«Era quella la mia 14ª Dakar e abbiamo sofferto come non mai, moltissimo, proprio nella navigazione. Secondo molti il road book non era complicato, per noi non è stato così. È chiaro che il road book lo prepara un essere umano per essere interpretato da un altro essere umano, forse il mio copilota (Lucas Cruz ndr) *non ha interpretato bene la filosofia del "cap medio" e di altre cose. Comunque c'è da notare il fatto che chi con le moto partiva per primo perdeva mezz'ora a causa della navigazione; tutto ciò evidenzia quindi quanto fosse difficile da interpretare il road book».*

- Qual è il vostro obiettivo in questa Dakar?

«Noi dell'Audi non abbiamo fatto ancora né una gara né una tappa completa con la nostra vettura. È difficile pertanto capire quali siano le nostre potenzialità e darsi degli obbiettivi. Sappiamo già per esperienza che il primo anno in una Dakar ci sono sempre problemi di crescita e affidabilità, e che soffriremo queste problematiche. Questa Audi RS Q e-tron è un progetto totalmente nuovo, com-

HO FATTO DI TUTTO PER PREPARARMI NEL MIGLIORE DEI MODI A QUESTO APPUNTAMENTO E MI SENTO IN FORMA. POSSO DIRE CHE A 59 ANNI MI SENTO PERFETTAMENTE IN GRADO DI DIRE LA MIA

CARLOS SAINZ SENIOR

plesso e difficile tecnicamente. Detto questo però dobbiamo anzitutto cercare di terminare la gara per crescere e fare esperienza, e se possibile lottare per la vittoria».

- La nuova Audi RS Q e-tron è una macchina diversa, con al contrario di quello a cui siamo abituati la parte termica che alimenta quella elettrica e senza il cambio?

«Tecnologicamente questo è un progetto molto avanzato, la RS Q e-tron ha infatti un motore termico che carica le batterie attraverso un generatore. Poi i motori elettrici dell'asse anteriore e dell'asse posteriore sono alimentati dalle batterie, non c'è il cambio, la potenza è infatti sempre diretta e non c'è bisogno quindi di dare le marce. Il cockpit è giusto per le nostre dimensioni, come peso siamo poi appena poco al di sopra di quello minimo e questo ci svantaggia su chi è riuscito a starci dentro».

- Una curiosità, come fai a 59 anni a restare così in forma e a guidare senza problemi nelle tappe marathon lunghe ben 800 km?

«Ho sempre pensato in tutti questi anni ad allenarmi e ad arrivare in buone condizioni alle gare. Ovviamente devi essere accompagnato da una buona salute e dalla determinazione, la mia illu-

IL RITMO DELLA DAKAR È DIVENTATO PAZZESCO, PERCHÉ I QUATTRO-CINQUE PILOTI CHE SI GIOCANO LA VITTORIA PRATICAMENTE VANNO A TUTTA DALL'INIZIO ALLA FINE

CARLOS SAINZ SENIOR

sione è quella di vincere un'altra Dakar, la quarta dopo quelle del 2010, 2018 e 2020. Quando capirò di non poter più lottare fisicamente contro gli altri per vincere, alzerò bandiera bianca. Sarebbe contro la mia filosofia di vita, io corro per vincere. Ho ancora dentro di me le stesse motivazioni che avevo 30 anni fa. Ho ancora voglia come allora di fare test, di sviluppare la macchina e farla diventare competitiva per vincere».

- Preferisci la Dakar ai tatticismi dei rally?

«Devo dire che il ritmo della Dakar in questi ultimi anni è diventato tremendo, siamo solo in 4 o 5 piloti a giocarci la vittoria andando sempre al massimo e poi alla fine vince chi ha patito meno problemi».

- Nasser Al Attiyah è a priori il grande favorito, con lui lo sono anche Loeb e Roma?

«C'è quest'anno questa nuova categoria T1+, le vetture sono simili in tante cose, cambia solo l'affidabilità tra i vari progetti tra chi corre da tempo e chi è all'esordio come noi dell'Audi. A giocarsela saranno la Toyota con Al Attiyah, poi i due buggy del team BRX di Sébastien Loeb e Nani Roma e poi ci siamo io e Peterhansel con l'Audi. Poi se tutti noi con le nuove vetture T1+ avremo dei problemi, vuol dire che dovranno essere bravi gli altri

AUDI SEMPRE PIONIERA

Una vettura sperimentale e rivoluzionaria accompagna Sainz nella prossima avventura alla Dakar, portando avanti un programma nuovo e ricco di possibilità

BELVA CATTIVA E BELLISSIMA
La nuova Audi destinata alla Dakar è un prodigio anche estetico oltre che tecnologico, mostrandosi aggressiva e pronta a stupire, sia nella forma che nella sostanza

> ABBIAMO APERTO LE PORTE IN TV PER RACCONTARE LA NOSTRA FAMIGLIA. CI È PIACIUTO SVELARCI, ANCHE PERCHÉ CON I MIEI HO SEMPRE AVUTO UN RAPPORTO MOLTO IMPORTANTE, IN PARTICOLARE CON MIO FIGLIO CARLOS CHE SEGUO NEI GP
>
> CARLOS SAINZ SENIOR

ad approfittarne per starci davanti».

- Come vedi il percorso di questa Dakar?

«Sappiamo poco perché ogni tappa ci viene svelata giorno dopo giorno. Di certo il chilometraggio è sempre alto, ma avere la prima tappa Marathon il secondo giorno non ci aiuta visto che noi di Audi abbiamo poca esperienza e poco chilometraggio. Dobbiamo capire dove siamo e lo scopriremo subito».

- Infine passiamo alla tv, negli ultimi tempi è uscita su Amazon Prime una serie intitolata "Sainz viver para competir" fatta molto bene, che ripercorre la tua carriera e fa conoscere meglio la famiglia Sainz. Com'è nata questa idea?

«C'è stata tempo fa una proposta in merito fatta da parte di Amazon e Telefonica. Ci abbiamo pensato, è stata una decisione difficile perché fa conoscere al pubblico gli aspetti del Carlos Sainz intimo e della mia famiglia. Per questo prima ne ho voluto parlare con mia moglie Reyes e con i miei figli, abbiamo convenuto insieme che era giusto aprire le nostre porte a tutti e fare conoscere meglio tante nostre cose. Mi ha fatto piacere che stia piacendo alla gente e agli appassionati del motor sport, perché spiega tutta la mia carriera. E poi svela il rapporto importante che ho sempre avuto con la mia famiglia, mia moglie i miei figli in particolare con Carlos che seguo spesso e volentieri anche in prima linea durante i Gran Premi».

Carlos ricco di trofei e gloria

ANDIAMO A RISCOPRIRE IL PALMARÈS DELLO SPAGNOLO

Matador fa rima con ganador. Mai rima è stata più perfetta, perché se chiedete all'uomo della strada il nome di un famoso pilota di rally, è certo che otto volte su dieci pronunci quello di Carlos Sainz. E il "matador", che compirà l'11 aprile prossimo 60 anni, è uno che va sempre fortissimo anche oggi, ne sanno qualcosa i suoi avversari. Tanti i successi e titoli ottenuti nella sua carriera prima con Toyota, Subaru, Ford e Citroen nei rally sino al 2005, per continuare dal 2006 in poi nei raid con Volkswagen, Peugeot e Mini. Grazie alla sua guida unica, pulita e aggressiva allo stesso tempo, Sainz ha deliziato per vent'anni gli appassionati di rally. Il suo idolo da giovane è sempre stato Stig Blomqvist ma lui invece ricordava molto di più nello stile un'altra icona della specialità, Walter Roehrl. La sua carriera rallistica è stata piena di trionfi, due titoli mondiali piloti del 1990 e 1992 vinti al volante della Toyota Celica 4WD, 26 successi iridati (l'ultimo dei quali ottenuto in Argentina nel 2004) e le tre Dakar vinte nel 2010, 2018 e 2020. Un palmarés incredibile accompagnato anche da sconfitte davvero brucianti, che ha sempre vissuto da gran signore. Mai una polemica, anche nelle situazioni peggiori, come i due titoli mondiali piloti incredibilmente persi in Galles ai tempi della Subaru nel 1994 e nel 1995, o il beffardo ritiro nel 1998 sempre in Galles nell'ultima prova speciale a Margam Park, quando la sua Toyota Corolla si fermò con il motore in fumo a poche centinaia di metri dal terzo alloro iridato. E neppure alla fine della Dakar di dodici anni fa ci fu nessun rumor, dopo il trionfo ottenuto allo sprint davanti al suo arrabbiatissimo compagno di squadra di allora Nasser Al-Attiyah. Carlos ha poi tempo per dedicarsi ai suoi affari personali a Madrid, dove è proprietario di un karting, due palestre, è inoltre produttore di vini con una sua "bodega" personale.

Audi-Dakar
la sfida è lanciata

LA CASA DEI QUATTRO ANELLI VA ALL'ATTACCO SPERIMENTANDO IL MOTORE ELETTRICO E SEGNANDO UN ALTRO GRANDE PASSO IN AVANTI ALL'INTERNO DI UN CAMMINO DI INNOVAZIONI E SVILUPPI

di **Daniele Sgorbini**

Che trattasi di faccenda destinata a fare la storia, è certo. Non fosse altro per la statura dell'evento e delle forze coinvolte: la prima assoluta di una casa come Audi in una gara monumento come la Dakar, la sfida tecnologica rappresentata dall'affrontare la maratona nel deserto con una vettura mossa da motori elettrici, il dream team di piloti – Peterhansel, Sainz, Ekström – chiamati a guidare i tre esemplari del prototipo Audi RS Q e-tron. Un progetto, quello della Casa dei quattro anelli, partito circa un anno fa e che promette di rivoluzionare sin da subito il panorama tecnico e l'equilibrio consolidato nei grandi raid. L'obiettivo è chiaro: dimostrare che la tecnologia messa in campo è in grado di domare la Dakar e - possibilmente - vincere subito. Del resto la Dakar rappresenta la sintesi perfetta dell'eredità agonistica e sportiva di Audi, che viene dall'endurance e dai rally. L'Audi è stata la prima casa automobilistica a vincere la 24 Ore di Le Mans con una vettura a propulsione ibrida, mentre nei rally ha avviato la rivoluzione della trazione integrale, imponendo la tecnologia delle quattro ruote motrici a tutti gli altri marchi. Ora è il turno della Dakar: Audi sarà il primo costruttore al mondo a partecipare alla gara, in veste ufficiale, con una vettura mossa da propulsori elettrici. In realtà il prototipo andrebbe definito ibrido, visto che è dotato anche di un propulsore a benzina che svolge la funzione di "range extender", ossia viene usato per caricare le batterie. Un progetto molto complesso, condotto a tappe forzate in pochi mesi, sfruttando tutto il bagaglio tecnologico già in possesso della casa: *«Il progetto Audi RS Q e-tron* – ha spiegato recentemente Julius Seebach, Amministratore Delegato di Audi Sport – *è stato realizzato in tempi record, circa 12 mesi, e rappresenta la massima*

in quanto sottolineato dal boss della casa, come ha specificato ulteriormente anche Andreas Roos, responsabile del progetto Dakar in Audi: *«La Dakar è estrema anche per un veicolo tradizionale. Optando per il nostro concept di propulsione, la sfida è ancora più impegnativa. A livello telaistico le differenze sono minime, ma adottiamo molteplici componenti, al debutto tra le dune, ai quali è richiesto non solo di essere performanti, ma di garantire anche leggerezza e affidabilità»*. L'architettura stessa della vettura è completamente diversa e con componenti totalmente nuovi rispetto ad un veicolo tradizionale. Un prototipo da raid mosso "solo" da un motore endotermico, che sia a due o quattro ruote motrici, ha uno schema meccanico tutto sommato lineare: un motore a combustione interna e un sistema di trasmissione per trasferire il moto alle ruote. Nel caso della nuova Audi invece tutto è decisamente più complesso e articolato. Ancora Roos: *«Il nostro prototipo, diversamente, presenta due MGU, una in corrispondenza di ciascun assale, che si occupano della trazione, la batteria ad alto voltaggio, una terza MGU che agisce quale generatore per contribuire alla ricarica dell'accumulatore e il motore TFSI derivato dal Dtm. Ciascuno di questi componenti richiede un circuito di raffreddamento dedicato. Ciò significa che in vettura abbiamo non un singolo sistema di gestione termica, ma bensì sei, inclusi l'intercooler e il condizionamento dell'abitacolo»*.

espressione del slogan "Vorsprung durch Technik" (All'avanguardia della tecnica)»*. Tra la prima accensione della vettura, avvenuta il 30 giugno 2021 presso il Competence Center Audi Motorsport di Neuburg an der Donau, e l'inizio della Dakar, previsto il 1. gennaio 2022 a Ha'il, in Arabia Saudita, corrono appena sei mesi. Poco, quando si tratta di schierare una vettura del genere per la prima volta in un grande raid, ancor meno se la si deve progettare e costruire in tempo di pandemia, con tutti i ritardi nella catena di fornitura dei componenti che si sono sommati in questo periodo: *«Un lasso di tempo davvero ridotto* – ha continuato Seebach – *per mettere a punto un progetto così ambizioso. Non smetterò mai di sottolineare come Audi RS Q e-tron sia la vettura da competizione più raffinata e complessa che Audi Sport abbia mai realizzato»*. Al di là delle dichiarazioni di prammatica, c'è molto di vero

TUTTO E SUBITO PER I TEDESCHI

Se c'è una caratteristica per questo assalto Audi alla Dakar, è il fatto d'aver marciato a tappe forzate non disponendo di molto tempo per la preparazione e lo sviluppo del progetto: ma anche questo rende più invitante ed emozionante la sfida lanciata

Come è fatta l'Audi per la Dakar

La vettura costruita da Audi per la Dakar 2022 è mossa dalla trazione integrale ed è dotata di tre powertrain elettrici derivati dalla monoposto di Formula E. Due di queste MGU (l'acronimo sta per Motor Generator Unit), poste l'una in corrispondenza dell'assale anteriore e l'altra in corrispondenza di quello posteriore, si occupano della trazione, mentre una terza unità funziona come generatore per contribuire alla ricarica della batteria ad alto voltaggio, specie utilizzando il recupero di energia in fase di frenata. Tutto il sistema è però "ibrido", perché in macchina è montato anche un propulsore a benzina, che non serve alla propulsione della vettura, bensì a caricare la batteria dei motori elettrici. Questo "range extender", come viene definito dai tecnici Audi, è un quattro cilindri TFSI da 2.000 cc derivato dal motore utilizzato nel Dtm e collocato in posizione trasversale alle spalle dell'abitacolo. I tecnici della casa tedesca parlano di "un motore straordinariamente efficiente e all'avanguardia quanto a riduzione degli ingombri e delle vibrazioni, che verrà utilizzato durante le prove speciali esclusivamente per generare energia destinata alla batteria". Questo 4 cilindri sviluppa una potenza di 272 cv ed è interessante leggere i numeri comunicati dalla casa relativamente al suo range di utilizzo ottimale (tra i 4.500 e i 6.000 giri al minuto) e al consumo di carburante, indicato in 200 grammi per kWh. Un valore che – tenuto conto della potenza del propulsore e della densità media della benzina – se convertito in litri ci dice che alla massima potenza consumerebbe circa 56 litri di benzina ogni ora. Il serbatoio della benzina ha una capienza di 295 litri. Come spiegato questo motore ha una funzione

ausiliaria, serve solo per la carica della batteria, visto che nel deserto non sono disponibili altre fonti di energia, mentre la propulsione della vettura è interamente gestita dai motori elettrici, tanto che Audi prevede di percorrere in modalità full electric non solo le prove speciali ma anche i lunghissimi trasferimenti. La vettura può contare su una potenza massima di sistema stimata in circa 680 cv. Sulla carta la propulsione elettrica garantisce diversi vantaggi, a partire dalla rapidità d'erogazione delle MGU, che rende molto efficiente la trazione integrale. Se l'architettura generale è complessa, la semplificazione meccanica si riscontra nel comparto della trasmissione, visto che la presenza dei motori elettrici sui due assi rende superflui il cambio, l'albero di trasmissione e il differenziale centrale. Tutti particolari che, non essendoci, non si possono rompere e la cui assenza contribuisce a ridurre le masse. In più, grazie al software di gestione, è possibile variare in pochi centesimi di secondo la strategia di ripartizione della spinta tra avantreno e retrotreno. La batteria ad alta tensione è stata sviluppata interamente dalla casa, con la collaborazione di un partner specializzato. L'accumulatore pesa circa 370 chilogrammi e ha una capacità di 50 kWh. Dai dati forniti da Audi, tutto il sistema supera il 97% di efficienza della catena cinematica elettrica. Audi ha attinto a piene mani dall'esperienza in Formula E. Serie, quest'ultima, da cui derivano, come accennato, le tre MGU sulle quali i tecnici sono dovuti intervenire radicalmente, dato che affrontare il deserto comporta peculiarità ambientali e sollecitazioni radicalmente differenti rispetto a un circuito cittadino. Uno degli aspetti più critici da affrontare è quello legato al raffreddamento: le MGU e il motore TFSI richiedono circuiti di raffredda-

mento dedicati e distinti. Questo vuol dire che in macchina sono montati sei sistemi di gestione termica, a bassa, media e alta temperatura. Per gestire la temperatura della batteria ad alto voltaggio viene utilizzato il refrigerante non conduttivo "Novec", chiamato anche acqua senz'acqua o acqua secca, che ha un proprio radiatore collocato sotto al cofano anteriore. Una gestione particolare è anche quella pensata per le tre MGU, che sono collegate tramite un circuito a bassa temperatura che ha un proprio specifico radiatore anch'esso posizionato sotto al cofano anteriore, a sinistra. La complessità intrinseca dei circuiti a bassa temperatura è che devono garantire una circolazione del liquido non oltre i 60°, obiettivo che nel deserto non è tecnicamente così banale. Il circuito a media temperatura è invece quello dedicato al raffreddamento dell'olio dello sterzo e dell'impianto idraulico che aziona i martinetti per il sollevamento della vettura. Il circuito di raffreddamento ad alta temperatura è infine quello dedicato al motore a benzina, che comprende anche uno scambiatore di calore per il lubrificante, mentre il turbocompressore ha un intercooler dedicato. Questi radiatori, dotati anche di elettro-ventola, sono collocati in corrispondenza dell'asse posteriore e ricevono aria dalle prese d'aria sul tetto. La macchina da regolamento pesa 2.000 kg. La cellula dell'abitacolo e la struttura portante della RS Q e-tron sono costituite da un telaio a traliccio in tubi che, per regolamento, deve essere in metallo (la struttura principale non può essere in materiali compositi). Si tratta di acciaio ad alta resistenza, formato a caldo, con elementi al cromo, molibdeno e vanadio. Il telaio soddisfa i requisiti di sicurezza per la categoria T1. Negli interstizi del telaio sono inseriti pannelli in CFRP (carbonio misto a poliuretano termoplastico) integrati dallo Zylon, uno speciale polimero termoindurente che impedisce la penetrazione di oggetti e che al tempo stesso scherma l'equipaggio dal sistema ad alta tensione. Anche i sedili sono stati realizzati in CFRP e derivano direttamente dalle esperienze nell'endurance e nel Dtm, anche se in questi è presente la sezione a deformazione controllata nella zona delle spalle, imposta dal regolamento. La carrozzeria è in CFRP, Kevlar o un mix dei due materiali, in funzione dei vari componenti. Fondamentale è proteggere il sistema ad alta tensione: la batteria ad alto voltaggio, collocata centralmente, è incapsulata in un contenitore in CFRP e Zylon. Il sottoscocca è invece schermato mediante una struttura complessa: alla piastra esterna in alluminio si associa uno strato di schiuma espansa ad alto assorbimento e, a ulteriore protezione della batteria e del serbatoio della benzina, una struttura a sandwich in CFRP. L'intero "gruppo piastra", dello spessore di 54 mm, deriva dal mondiale Wec ed è rapidamente sostituibile durante le assistenze di fine tappa. Ovviamente una vettura del genere richiede complessi software di gestione e sistemi elettrici ed elettronici particolarmente avanzati, anche per resistere alle sollecitazioni imposte dalla Dakar. Per

TUTTO SVILUPPATO ALL'ESTREMO

Potenza, robustezza, leggerezza e razionalità: la vettura Audi per la Dakar è un concentrato estremo di massimizzazione di caratteristiche per centrare il target di stupire al debutto nella maratona

capire quanto lavoro ci sia dietro, è sufficiente un dato: l'impianto elettrico della RS Q e-tron impiega circa 4 km di cavi!

I test di sviluppo

Tutto il progetto è stato realizzato in circa 12 mesi e dopo aver allestito il primo prototipo sono iniziati i test di sviluppo, prima in Germania e in Spagna (a Saragozza) e successivamente in Marocco. Due le sessioni di lavoro che sono state svolte in Nord Africa, una a settembre e l'altra a novembre, entrambe con tutti i tre equipaggi coinvolti. Nella prima il team ha incontrato condizioni particolarmente impegnative, con temperature anche superiori ai 40° e tempeste di sabbia che hanno ulteriormente complicato le cose. Ma anche il secondo test marocchino, svoltosi a novembre, è stato particolarmente intenso. Al volante del telaio numero 103 si sono alternati tutti i tre gli equipaggi e sono stati percorsi circa 2.500 km, cercando di simulare le condizioni più estreme che verranno incontrate in gara. Si è saputo ad esempio che con Peterhansel al volante si è lavorato sulle temperature, nastrando le prese d'aria per farle alzare artificialmente ma anche che ci sono stati guai con Ekström, il cui programma è stato rallentato da numerose forature e da un problema al triangolo inferiore della sospensione o da qualche perdita. Piccoli e grandi inconvenienti più che "normali" nel contesto di un rally raid.

Il team

Le tre Audi sono schierate in gara dal team Q Motorsport GmbH, fondato da Sven Quandt e dai figli Thomas e Tobias. La squadra è un riferimento assoluto nell'off road e cura lo sviluppo e la gestione del prototipo elettrico in stretta collaborazione con Audi Sport. Come pilota, Sven Quandt ha vinto nel 1998 la Marathon Cup in categoria T1. Nello stesso anno, il suo team di allora, la Geco Raid ha monopolizzato il podio alla Parigi-Dakar, sempre in Classe T1. Dal novembre 2002 alla fine del 2004, Quandt è stato Direttore sportivo di Mitsubishi e parallelamente ha fondato il Team

X-raid, che ha messo assieme qualcosa come cinque vittorie alla Dakar e ha vinto per undici volte la Coppa del Mondo Rally Raid Fia. Chiaro dunque che Audi abbia scelto di affidarsi alla migliore esperienza dakariana per tentare di vincere sin dalla sua prima partecipazione. Anche la scelta degli equipaggi non lascia dubbi in proposito: Peterhansel e Sainz mettono assieme 11 vittorie alla Dakar (che diventano 17 se si tiene conto anche dei sei successi conquistati dal pilota francese in moto) mentre Ekström è da sempre uno dei piloti più versatili in circolazione. Stéphane Peterhansel sarà navigato da Edouard Boulanger. Il francese è soprannominato "Mister Dakar" non certo per caso e non solo per il suo record di vittorie: *«La Dakar è un banco di prova estremo per ogni tecnologia. E noi vogliamo essere la prima squadra a vincere il rally raid più duro al mondo adottando la propulsione elettrica. L'edizione 2022 prevede un percorso in ampia parte differente rispetto alla scorsa edizione. Nel 2021 il terreno era prevalentemente roccioso. Ora ci attendono invece le dune nell'Empty Quarter, il più grande deserto di sabbia del mondo. Mi ricorda i tempi della Dakar in Africa. La velocità pura non sarà determinante. Sarà piuttosto cruciale evitare 'trappole' tra le dune. Il primo obiettivo è arrivare al traguardo; sarei felice di chiudere nei primi cinque. Ma guiderò, come mio solito, per vincere»*. Si dichiara affamato anche Carlos Sainz, che a 59 anni parte come sempre per arrivare primo, lui che la Dakar l'ha fatta propria già per tre volte, l'ultima nel 2020 alla prima edizione disputata in Arabia Saudita. Con Lucas Cruz alle note, "El Matador" dice che se non avesse avuto ancora una fame feroce, non avrebbe nemmeno accettato questa sfida. Dei tre piloti, Mattias Ekström, navigato da Emil Bergkvist è il più giovane con i suoi 42 anni ed è anche l'unico a non aver mai vinto la Dakar. Però ha un'esperienza solida con il marchio Audi, con cui ha vinto due volte il titolo nel Dtm (2004 e 2007) e il Mondiale Rallycross nel 2016. In più è già un pilota "elettrico" in fuoristrada, visto che nel 2021 ha difeso i colori di Cupra nella Extreme E. ●

TRE PILOTI DI GRAN CLASSE

L'Audi per la Dakar sarà portata in gara, oltre che da Sainz Senior, da Ekstroem e da Peterhansel, il re della classica del deserto quanto a vittorie tra auto e moto, con 14 centri, di cui otto su quattro ruote

Dakar nuova dimensione

IN ARABIA SAUDITA SCATTA UNA SFIDA CHE LANCIA QUESTA MARATONA INTINERANTE NEL FUTURO. LO SBARCO DELL'AUDI LANCIA UNA NUOVA ERA. MA I RIVALI...

di Maria Guidotti

AVRÀ LA MEGLIO L'AUTO PIÙ AFFIDABILE. I PILOTI POTRANNO FARE LA DIFFERENZA SOLO SU UN MEZZO CAPACE DI PORTARLI AL TRAGUARDO DOPO 12 TAPPE E 8000 CHILOMETRI

EDOUARD BOULANGER

«*Ogni giorno è una meraviglia. Ti senti un privilegiato a passare in luoghi straordinari, inesplorati che non avresti mai la possibilità di vedere altrimenti. Sono emozioni allo stato puro. È una costante sfida con te stesso, il cronometro e la natura sconfinata. A volta ti domandi chi te l'ha fatto fare perché vivi situazioni estremamente complicate, ma una volta tornato a casa, restano solo i ricordi belli e una grande voglia di tornare*». La definizione più vera su cosa sia la Dakar, la sintetizza così Stephane Peterhansel, campione in carica nella categoria auto e il più grande vincente di sempre. Non a caso lo chiamano "Mister Dakar".

Nel gennaio 2021, a 30 anni dal suo primo successo nel raid più massacrante al mondo, ha inanellato un'altra perla della sua collana di successi con l'ottava vittoria assoluta fra le auto, oltre alle sei conquistate in moto.

A 56 anni e 14 successi, il francese continua a stupirsi e mettersi in gioco tanto che si presenta al via della 44esima edizione della Dakar al volante di una Audi RS Q e-tron, il primo prototipo ibrido a sfidare il rally più estremo. «*Ci sentiamo pionieri di una nuova era, tanto è innovativo il progetto. Questo è sicuramente il futuro. Almeno per i prossimi cinque anni, poi vedremo come si svilupperà la tecnologia* - confessa entusiasta il francese, alla vigilia della grande impresa - *Il nostro obiettivo quest'anno è finire. Saremmo contenti di un risultato nella top 5*».

La grande incognita sarà l'affidabilità del nuovo mezzo, come sottolinea il compagno di squadra Carlos Sainz. «*In passato eravamo abituati ad una macchina con un cambio e un motore. Adesso di powertrain ce ne sono quattro, e poi l'inverter, e un'infinità di sensori*», aggiunge il due volte Campione del Mondo Rally e vincitore di tre edizioni della Dakar, compreso la prima in Arabia Saudita nel 2020. «*Stiamo scrivendo la storia, è questa la sensazione. Per me è una grande sfida per la gioventù e la complessità del progetto. Bisogna essere coraggiosi soltanto a pensare di affrontare un'impresa del genere. Audi ha lavorato benissimo, ma le incognite restano molte. I test sono andati bene ma senza aver fatto una gara, non sappiamo il nostro reale livello rispetto ai competitors, così come l'affidabilità del mezzo. Il mio obiettivo personale non cambia: cercherò di essere il più veloce possibile*».

Caccia grossa

I numeri parlano chiaro. Con 578 veicoli (430 mezzi in gara e 148 equipaggi nella seconda edizione della Dakar Classic) e 1065 tra piloti e co-piloti al via, la Dakar 2022 è un successo prima ancora della partenza il primo gennaio da Gedda.

La scelta degli organizzatori (la francese A.S.O. Amaury Sports Organization) di spostare la gara dal Sud America al Medio Oriente a fine 2019, non solo ha permesso il regolare svolgimento del rally anche nel 2020, ma ha attratto nuovi costruttori, aperto le porte a motorizzazioni ad energie alternative, e riacceso la leggenda con l'introduzione della Dakar Classic, dedicata ai mitici veicoli che hanno corso la Dakar in Africa prima dell'anno 2000.

TOYOTA DA VERTICE
Con Al Attiyah, De Villiers e Al Raihi Toyota si lancia nella sfida dell'edizione 2022 della Dakar intenzionata a disputare una gara di vertice

Scorrendo l'elenco degli iscritti nella categoria auto, i nomi su cui puntare sono sempre gli stessi: Carlos Sainz e Stephane Peterhansel su Audi da una parte, Nasser Al Attiyah, Giniel De Villiers e Yazeed Al Rajhi (Toyota) dall'altra. E poi il team Bahrain Raid Xtreme Team di David Richards forte dell'esperienza di un anno con Sebastian Loeb, Nani Roma e Orlando Terranova. Salvo possibili inserimenti, vedi il polacco Jakub "Kuba" Przygonski, o lo sceicco Khalid Al Qassimi, la lotta sarà tra questi nomi. Rispetto alle scorse edizioni, non ci sarà un uomo da battere.

Difficili equilibri

«*La corsa sarà quanto mai aperta. La grande incognita sarà piuttosto la resistenza dei mezzi, considerato che le nuove macchine al via* (Audi, Toyota e l'Hunter del team Prodrive) *non si sono confrontate in nessuna gara nel corso del 2021*», conferma Edouard Boulanger, co-pilota di Stephane Peterhansel già nel 2021 e prima ancora il più famoso map man del bivacco.

«*Prima o poi tutti incontreranno delle difficoltà. Avrà la meglio l'auto più affidabile. I piloti, infatti, potranno fare la differenza solo su un mezzo capace di portarli al traguardo il 14 gennaio a Gedda dopo 12 tappe e 8.000 chilometri*», continua Boulanger.

L'attesa è tanta, così come le possibili polemiche circa il nuovo regolamento FIA T1, introdotto a maggio per l'arrivo di Audi e del suo ibrido per cui è nata la nuova categoria T1U come Ultimate, poi modificato più volte durante l'anno a seguito delle lamentele di Toyota e Prodrive.

«*Sarà una questione di "BoP"* (balance of performance). *Le polemiche ce ne saranno ancora in funzione dei risultati, sia positivi sia negativi* - sintetizza Boulanger. *"In qualche modo è inevitabile perché le regole sono state fatte sulla carta senza un riscontro effettivo sul campo. In questi ultimi mesi c'è stata una battaglia politica tra i team e le Case per cui ad Audi sono stati tolti molti dei vantaggi inziali. Onestamente, essendo gli unici ad utilizzare una motorizzazione ad energia alternativa, noi non ci sentiamo dei privilegiati*».

Il nuovo regolamento FIA T1+ ha voluto equilibrare anche la differenza tra buggy e quattro ruote motrici, al centro di tante polemiche lo scorso anno tra i buggy della Mini e le quattro ruote motrici di Toyota e Prodrive.

«*Da sempre la differenza in gara è fatta dai piloti* - sottolinea l'espero Nani Roma del team Prodrive, quinto nel 2021 - *Quest'anno è diverso perché l'arrivo di Audi ha portato ad un cambio del regolamento. Sarà importante un buon BoP Balance of Performance, affinché sia ancora il pilota al centro. Quanto alle aspettative, lo scorso anno il team affrontava la corsa per la prima volta per cui erano tante le incognite, a partire dall'affidabilità del nuovo progetto. Con un anno di esperienza, saremo sicuramente della partita. Purtroppo non abbiamo fatto ancora una corsa per capire il nostro reale livello, ma sulla carta siamo competitivi. Il nuovo Hunter, con le ruote di dimensioni più grandi e più corsa delle sospensioni, è sicuramente un gran passo avanti*».

QUEST'ANNO È DIVERSO PERCHÉ L'ARRIVO DELL'AUDI HA PORTATO A UN CAMBIO DI REGOLAMENTO. SARÀ IMPORTANTE UN BUON BOP AFFINCHÉ SIA ANCORA IL PILOTA AL CENTRO

NANI ROMA

CON ROMA E LOEB PRODRIVE PUNTA IN ALTO
Con Dani Roma e Sebastien Loeb il team Prodrive punta al bersaglio grosso nell'edizione 2022 della Dakar

Il percorso 2022

Se la grande incognita resta l'affidabilità delle nuove macchine, sono poche le novità a livello di percorso. L'idea originale era di esplorare il famoso Empty Quarter, la distesa di sabbia più grande e remota al mondo, ma le ricognizioni e alcune difficoltà riscontrate negli ultimi mesi hanno convinto ASO a ridisegnare le tappe eliminando la zona più a est del Paese. Così è nato il nuovo tracciato che ripercorre in parte quanto visto nelle scorse edizioni e misura poco più di 8000 chilometri di cui 4300 di prove speciali. Ancora una volta, sarà la sabbia

la grande protagonista, soprattutto nella prima settimana, mentre la seconda vedrà nuovamente rocce e piste veloci.
«*Ci sarà tanta sabbia e un tracciato nuovo per il 70% del totale, frutto di un lavoro di scoperta dell'immenso deserto offerto dall'Arabia Saudita*», ha spiegato David Castera, direttore della competizione, che ha seguito in prima persona le ricognizioni e la stesura del roadbook, avvalendosi del supporto di alcune leggende della disciplina come il finlandese Ari Vatanen, vincitore di un mondiale rally nel 1981 e di quattro Rally Dakar, quando si correva ancora in Africa.

Le verifiche tecniche e sportive si svolgeranno il 30 e il 31 dicembre a Gedda. Le vetture d'epoca impegnate in una gara di regolarità partiranno il 31 alla volta di Ha'Il, il primo gennaio il resto della carovana con un prologo di 19 chilometri che interromperà un trasferimento estenuante di 834 chilometri. La corsa entrerà nel vivo il 2 gennaio con una prima vera e propria speciale di 334 km.
Cinque le tappe ad anello, per una logistica più snella e comoda per assistenze e organizzazione.

Le novità

Una delle grandi novità di quest'anno sarà la comparsa anticipata della tappa marathon, dove i concorrenti sono chiamati a lavorare sui mezzi senza il supporto dei team di assistenza. La sfida inizia subito con la seconda e terza tappa del rally (Ha'il-Al Artawiyah e Al Artawiyah-Al Qasimuah). Questo permetterà di fare una prima grande differenza prima dell'arrivo alla capitale Riyadh, attorno alla quale si correrà la parte centrale del rally. Il tradizionale giorno di riposo è previsto per l'8 gennaio, al termine del quale la carovana lascerà Riyadh per esplorare il sud dell'Arabia Saudita.
«*La seconda settimana prevedeva il deserto inospitale del "Quartiere Vuoto". L'idea originale era di trasportare in aereo tutti i veicoli al bivacco della tappa marathon, cosa che logisticamente era di difficile realizzazione*», ha spiegato Castera, che prima di essere il Direttore del rally è stato pilota di moto e co-pilota di auto. «*Durante la ricognizione abbiamo scoperto che il percorso presentava comunque tanta sabbia per cui abbiamo preferito evitare questa complicazione*».

La penultima tappa, la più difficile

Per mantenere una corsa aperta sino alla fine, la tappa più difficile sarà la numero 11. «*Mentre in altre edizioni il percorso era stato concepito come un crescendo, quest'anno il difficile arriverà alla fine. L'anello Bisha di 500 km di cui 345 di prova cronometrata sarà la prova decisiva della gara. Sarà una speciale di dune, più difficile e complicata di ogni altra tappa*», ha svelato il francese. Lo sprint finale Bisha-Gedda di 676 km di cui 163 cronometrati, decreterà infine i vincitori. ●

DAKAR 2022 – LE TAPPE		
TAPPA 1A	Gennaio 1, 2022 Jeddah	Ha'il 834 km | 19 km di speciale
TAPPA 1B	Gennaio 2, 2022 Hail	Ha'il 546 km | 334 km di speciale
TAPPA 2	Gennaio 3, 2022 Ha'il	Al Artawiyah 585 km | 339 km di speciale
TAPPA 3	Gennaio 4, 2022 Al Artawiyah	Al Qaisumah 554 km | 368 km di speciale
TAPPA 4	Gennaio 5, 2022 Al Qaisumah	Riyadh 707 km | 465 km di speciale
TAPPA 5	Gennaio 6, 2022 Riyadh	Riyadh 563 km | 348 km di speciale
TAPPA 6	Gennaio 7, 2022 Riyadh	Riyadh 635 km | 421 km di speciale
REST DAY – Gennaio 8, 2022 Riyadh		
TAPPA 7	Gennaio 9, 2022 Riyadh	Al Dawadimi 700 km | 401 km di speciale
TAPPA 8	Gennaio 10, 2022 Al Dawadimi	Wadi Ad Dawasir 828 km | 394 km di speciale
TAPPA 9	Gennaio 11, 2022 Wadi Ad Dawasir	Wadi Ad Dawasir 490 km | 287 km di speciale
TAPPA 10	Gennaio 12, 2022 Wadi Ad Dawasir	Bisha 757 km | 374 km di speciale
TAPPA 11	Gennaio 13, 2022 Bisha	Bisha 500 km | 345 km di speciale
TAPPA 12	Gennaio 14, 2022 Bisha	Jeddah 676 km | 163 km di speciale

I "**Babbo Natale day's**" hanno acceso le feste di Pescara

GRANDE SUCCESSO PER LA RACCOLTA DONI NEL VILLAGGIO DELLA CENTRALISSIMA PIAZZA SALOTTO

Mastro Babbo Natale ed **Angel Righi** (Natalina) con i mezzi di **Pasquarelli Auto** nel Villaggio di Piazza Salotto

Tre giorni contrassegnati da un grande successo di pubblico per l'evento "**Babbo Natale Day's**" organizzato in piazza Salotto, "cuore" del centro cittadino di Pescara. Sotto la direzione artistica di **Claudio Marastoni** sono sfilati decine di aspiranti al titolo di "*Babbo Natale dell'anno*". *Ad aggiudicarsi il titolo, una coppia di marito e moglie originari della Puglia, ma residenti a Spoltore:* **Miriam di Staso** e **Mimmo Pappadà** sono risultati i migliori alla luce delle prove attitudinali. All'interno del Villaggio di Babbo Natale, ha entusiasmato l'area dedicata a **Pasquarelli Auto**, con l'esposizione di diverse autovetture rigorosamente di colore bianco, in un contesto scenografato in stile Natalizio, affiancate sempre dal Mastro Babbo Natale e dalle apprezzatissime "Nataline". Una importante area del villaggio, infatti, è stata interamente dedicata ai ragazzi "speciali" appartenenti a diverse associazioni del territorio pescarese impegnate nel campo della disabilità. Un evento inclusivo a tutti gli effetti con le associazioni che hanno allestito per l'occasione stand per la vendita di idee regalo e opere a tema natalizio. Tra queste *Aism, Anffas, Arda, Age, Diversuguali, La Nave, Cosma, Percorsi e Wolf Pescara Castellammare Onlus. Su interessamento dello stesso primo cittadino pescarese, il sindaco* Carlo Masci, è stata inoltre attivata una fattiva collaborazione con il *comitato abruzzese della Croce Rossa Italiana che ha raccolto doni e giocattoli per i bambini meno fortunati ospitati negli ospedali pediatrici e nelle Case famiglia della regione. Grande la partecipazione dei cittadini pescaresi che hanno donato numerosi giocattoli che saranno distribuiti in questi giorni dai "dottor clown".*

La manifestazione è stata organizzata dall'associazione culturale Apat, con il patrocinio del Comune di Pescara e la collaborazione dell'Assessorato al turismo e grandi eventi e dell'Assessorato alle politiche per la disabilità presenti all'evento con gli assessori **Alfredo Cremonese** e **Nicoletta Di Nisio**. Testimonial dell'evento il campione olimpico e mondiale di nuoto **Massimiliano Rosolino** e la ballerina **Natalia Titova** che sono stati ospiti anche alla serata di gala organizzata nel noto ristorante *"Caffe Letterario Cinque Sensi" situato all'interno del "Museo D'Annunzio" e diretto dal noto imprenditore* **Luigi Di Fabio**. Fondamentale, poi, il contributo di *Caffe Mokambo, Artigian mobili, Legno professional, Pasquarelli auto, Particolary, Black&White, Star dance school, Asd Aternum ginnastica Pescara, Community pet asd, Radio Delta1, la cantante* **Angelica Volpi**, lo scenografo **Stefano Boffi** e la speaker del Villaggio **Simona Barchetti**, la Bottega del teatro, Cipria intimo e moda, **Giuseppe Bucaria**.

I vincitori con la consigliera **Zaira Zamparelli**, il Sindaco **Carlo Masci**, l'Assessore **Nicoletta Di Nisio**, l'Assessore **Alfredo Cremonese, Natalia Titova** e **Massimiliano Rosolino**

Faggioli sognando l'America

REDUCE DALLE VITTORIE NEL CIVM IL CAMPIONE GUARDA AVANTI, RIBADENDO CHE IL SUO PROGETTO AL DI LÀ DELLE SALITE ALL'ITALIANA E ALL'EUROPEA È QUELLO DELLA PIKES PEAK 2023

di **Gianluca Marchese**

C'è stato di tutto nel 2021 di Simone Faggioli. E già dentro a una stagione che in Italia lo ha messo sempre più in scia al mito di Mauro Nesti, dopo averlo già superato nei titoli europei, il campione fiorentino ha messo pure alcune basi per il 2022. Ecco perché ora può spaziare liberamente in quella sorta di terra di mezzo che da sempre l'inverno rappresenta per il mondo delle cronoscalate. Tra un tuffo nei mesi scorsi, che significano soprattutto le 8 vittorie su 8 messe in fila nel Civm e le più controverse sorti europee, e uno sguardo al futuro, dove, tra novità regolamentari e iniziative sulle quali è al lavoro con il suo team, nella sfera di cristallo anticipa la rinuncia alla Pikes Peak numero 100 il prossimo anno in favore dell'edizione 2023. Ma si è già troppo avanti, meglio iniziare dalla stagione appena conclusa, quella del dopo 2020 semi-sabbatico nel quale si era corso quasi soltanto in Italia: «*È stato un 2021 molto difficile* - attacca Faggioli -. *Siamo partiti per l'Europeo e specialmente nelle gare più lontane, sempre a causa del covid-19, è stato complicato già soltanto viaggiare. Non c'erano ancora vaccini o green pass… Parlando in generale, tutto sommato della stagione sono contento. Abbiamo fatto tante vittorie, anche se a livello finale forse ho raccolto meno di quanto meritavo. Però queste sono le corse*».

- Che valore assume allora il 15esimo scudetto conquistato in Civm e con diversi nuovi record?

«*Dell'annata italiana sono molto soddisfatto. Siamo riusciti a vincere anche su percorsi dove di solito faticavamo un po' di più. Abbiamo ottenuto il massimo risultato possibile e sempre in battaglia con Christian Merli. Anche per il fatto che il livello dell'avversario è molto alto questo 15esimo scudetto è così importante. In ogni caso, fondamentale è rimanere competitivi, poi se arrivano le*

vittorie tanto meglio. Però sappiamo che ogni anno la ruota può girare. Con tutti i campionati vinti finora, che sono risultati, sono storia, aldilà di come andrà sono già molto contento».

- Quali sono state le gare top del tuo 2021?

«*La più difficile Trento, con quelle condizioni. Quando affronti una gara di 17,3 km con già la pioggia e prima di partire il direttore di gara avvisa che la visibilità è ridotta sono momenti nei quali davvero non sai come finirà. Al traguardo poi è stata una gratificazione, arrivata pure con un gran tempo. Però la gara con maggior soddisfazione è stata Boticas, la prima in Portogallo. Dopo la prima manche ero secondo abbastanza staccato da Christian e recuperare sembrava impossibile. Aveva piovuto e il fondo si stava asciugando, sulla Norma ho provato la carta delle ultrasoft Pirelli ed è andata bene con tanto di ottimo tempo. La vittoria più sorprendente, quella che non mi aspettavo*».

SONO MOLTO CONTENTO DI AVER INIZIATO A SVILUPPARE CORRENDO E VINCENDO CON LA NORMA 4X4. IL PROTOTIPO È LÌ, ADESSO NON ESCLUDO NIENTE, VEDREMO STRADA FACENDO...

SIMONE FAGGIOLI

FIORENTINO VOLANTE
Ormai il palmares di Simone Faggioli nelle salite è in quota leggenda. E per lui ad essere sempre più affascinanti sono le sfide particolari, anche al di là delle cronoscalate tradizionali, sopra. Tra queste, prima fra tutte, resta la Pikes Peak. In alto eccolo sul podio col rivale di sempre, Christian Merli

- Forse mai come quest'anno si sono viste delle differenze tra le tue performance e quelle di Merli a seconda soprattutto del percorso di gara di turno...

«*Abbiamo due macchine totalmente diverse a livello tecnico, aerodinamico e meccanico, oltre a differenti tipologie di pneumatici. In fin dei conti è sempre stato così. Io soffro sempre un po' di più nelle curve a raggio lungo e medie velocità e invece vado meglio nel lento, nelle ripartenze e nelle gare estremamente veloci. Quest'anno ho un po' recuperato a Gubbio, dove ho vinto, e a Ecce Homo, dove invece non ci sono riuscito ma di pochissimo. Nelle altre gare, come è stato anche al Fia Masters di Braga, ancora quel piccolo gap c'è*».

- Ecco, la stagione internazionale: il Cem va a Merli mentre sul tuo Europeo pesa l'esito positivo del tampone che dopo le prove non ti ha permesso di correre alla domenica al Fito. Ci racconti quel weekend di maggio?

«*Eravamo ancora dentro alla situazione covid-19 e sono arrabbiato per come organizzazione e federazione hanno gestito quella gara. La settimana prima in Portogallo richiedevano i tamponi all'ingresso del paddock e addirittura c'era un laboratorio mobile a disposizione. In Spagna nessuna richiesta. Io ho fatto quell'ormai famoso tampone in un paese vicino alla gara solo per l'ok al viaggio di ritorno in aereo e poi ho disputato le prove del sabato. Dopo aver ricevuto l'esito, però, non mi è stata data la possibilità di farne un altro. Fra l'altro io avevo anche dei tamponi rapidi ed erano risultati negativi. Fossi stato davvero positivo credo sarebbe scaturito un focolaio visto che per due giorni bene o male ero stato insieme a tutti gli altri piloti. A quel punto o fermi tutti o organizzi dei tamponi. Fra l'altro diventi matto per uscire fuori da certi momenti. Per rompere l'isolamento ho avuto due tamponi negativi il lunedì e il mercoledì, ordinato dal medico. Comunque un errore in un tampone ci può stare, semplicemente avrebbero potuto farmi fare la riprova, anche in un ospedale. Sarebbe stato meglio per tutti. Alla fine quel weekend ha condizionato il mio Cem ma anche quello di Diego Degasperi, che per il ritiro del team ha pagato quell'assenza perdendo il podio in campionato. Aggiungo che sarebbe da rivedere il regolamento, anche perché in caso di pari merito andare a ripescare gli scarti non mi sembra giusto. A questo punto meglio considerare il Best Performer* (chi vince più assoluti, ndr) *e comunque avrebbe vinto ugualmente Christian*».

- Anche al Fia Masters devi accontentarti dell'argento...

«*Mi dispiace che questo evento si svolga su percorsi così corti, ma è inutile cercare scuse, è andata così. Io sono comunque contento della mia gara. Ho commesso solo un errore all'ultima manche, considerando il tempo di Schatz avrei potuto fare un po' meglio. Piuttosto mi ha sorpreso il tempo di Merli nella seconda manche. Togliere quasi un secondo in 3 km è tanto, è stato bravo, complimenti a lui. Noi abbiamo provato a giocarcela fino alla fine*».

- Dopo Braga, a fine ottobre a Orvieto provi la Nova Proto 4x4 turbo, vincendo con record: è la tua auto del futuro o nel 2022 è ancora presto?

«*Alla prima uscita assoluta, senza mai averla provata e per come è concepita, credo che la macchina abbia fatto un gran risultato. Sicuramente c'è da pensarci. Quella Np01 è di Fabien Bouduban, quindi se vorrà iniziarci la stagione vedremo se strada facendo riusciremo a migliorarla. Per quanto mi riguarda in questo momento non ci sto pensando, però il prototipo è lì! Non chiudiamo la porta*».

- Che sensazioni ti ha dato?

«*Bisogna cambiare tipologia di guida, già solo per il passaggio da aspirato a turbo. In questo caso è più 'on-off', altrimenti perdi tempo e la macchina tende a saltare. Punti di forza sono la grande trazione e la facilità di guida. Il telaio è molto superiore al motore, molto stabile, ti dà padronanza e sicurezza. Al momento le criticità sono la gestione del turbo, sul quale c'è margine ma bisogna lavorare e a Orvieto non avevamo l'elettronico con noi, e la potenza, perché con la flangia richiesta dai regolamenti ci manca motore, manca un po' di velocità rispetto al V8 aspirato*».

- Che idea ti sei fatto sulle principali novità attese nel Civm 2022 fra l'esclusione di alcune classi, nuovi ordini di partenza, 13 gare in calendario anziché 12 e così via?

PER IL 2022 NON PENSO ALLA PIKES PEAK, MA RAGIONEVOLMENTE IL MIO RITORNO IN COLORADO POTREBBE E DOVREBBE ESSERE PER L'EDIZIONE 2023, CON GIUSTIFICATE AMBIZIONI

SIMONE FAGGIOLI

«*Su quest'ultimo punto 12 sono troppe e 13 sono ancora di più, quindi spero in un futuro dove si avvii un progetto per diminuirle. Sono sicuro che aumenterebbero i partecipanti e nel contempo il livello del campionato. Poi in generale per i nuovi regolamenti è stato fatto uno studio di Aci Sport per cercare di implementare il prodotto televisivo. So che sono stati esclusi dei gruppi e delle classi che ospitano anche auto importanti, ma ancora Aci sta lavorando, quindi, trattandosi di un cambiamento drastico, c'è ancora tempo per aggiustare il tiro. Penso sia interessante il nuovo ordine di partenza, perché televisivamente avremo tempi più certi. Grazie alla tv il Civm acquista molta importanza e bisogna sfruttare questa opportunità, può essere davvero il salto di qualità. Bisogna cercare in tutti i modi di esaltare al massimo le gare attraverso la televisione, che rappresenta il fattore che ci era sempre mancato*».

- Ma la regola dello "scalino" da apportare sul fondo dei prototipi con l'intenzione di limitarne le prestazioni?

«*Secondo me limitare le prestazioni non è limitare l'aderenza delle auto, quindi non mi sembra quella la strada da percorrere. Quindi spero siamo ancora*

in tempo per fare un passo indietro, anche perché si rischia di perdere dei partecipanti. Dal 2023 la Fia farà un nuovo regolamento per quanto riguarda le altezze da terra, magari sarebbe più semplice esaminarlo e se possibile unificarlo per tutta Europa, come si è sempre cercato di fare».

- Il progetto Pikes Peak continua?

«*All'edizione 100 del 2022 non ci saremo. Tuttora con il Covid-19 è difficile pianificare programmi del genere, però faremo di tutto per esserci alla 101esima. Abbiamo già svolto delle riunioni, ci sono delle buone basi e quindi di sicuro ci prepareremo per il 2023*».

- Perché vuoi vincere la Pikes Peak?

«*Non è che la vorrei vincere, vorrei fare un tempo degno di quanto dimostrato negli anni qui in Europa. Quindi mi piacerebbe tornarci con l'esperienza maturata nel 2018 e riuscire a segnare un crono alla nostra portata*».

- Trento, invece: c'è quel 9 minuti netti datato 2017 ancora da battere...

«*Il problema è che ultimamente la domenica arriva sempre la pioggia! Diciamo che non siamo ancora riusciti a capire se quel record si possa tirar giù, perché poi una gara così lunga dipende sempre da tanti fattori, comprese le condizioni del fondo e le temperature. Quest'anno nella prima manche di prova era uscito un 9 e 17 che non era male, mi sarebbe piaciuto provarci...*».

- Oggi che Simone Faggioli è quello che si mette alla guida della Norma rispetto a quello che iniziò a "rodare" le Osella 27 e 30 sul finire degli Anni Zero? Ne è passata di acqua sotto ai ponti...

«*Forse un po' meno rapido ma un po' più maturo. Con più esperienza. Però gli piace ancora competere e si mette in gioco. Quindi sì, sono cambiate tante cose ma l'obiettivo è sempre quello: riuscire a vincere e fare il meglio possibile. La competizione è questa. Di sicuro la base è divertirsi e stare bene. Io fortunatamente ho un team di famiglia dove, anche con gli altri piloti, si sta davvero bene tutti insieme. Finché c'è una base del genere si può puntare in alto*».

CON LO SGUARDO DRITTO NEL FUTURO

Malgrado ormai abbia vinto tutto e di tutto in salita, Simone Faggioli continua a guardare avanti al volante della sua Norma, sentendosi forse un pelino meno veloce, ma decisamente più maturo rispetto al passato

Nova Proto, la novità

LA VETTURA HA IL MOTORE MOTOCICLISTICO

Il **Faggioli Racing Team** è oggi il distributore ufficiale di Nova Proto in Italia. Dopo i primi esemplari di Np01, con tanto di versioni 4x4 e turbo, il costruttore transalpino che ha proseguito le attività della ex Norma per quanto riguarda le E2Sc-Cn (mentre in Lmp c'è la Duqueine) sta ultimando diversi esemplari della nuova e più piccola ed economica Np03, modello che al momento si è visto soltanto "di sfuggita" in Francia. Si tratta di un prototipo che presenta sempre un telaio monoscocca in carbonio ed è destinato a motori di derivazione motociclistica, categoria particolarmente richiesta, tanto che per il 2022 già ben cinque piloti italiani stanno per ufficializzarne l'impiego. Al momento le Np03 sono perlopiù equipaggiate con il propulsore Aprilia da 1000cc, ma anche con i Suzuki 1.0 e 1.4 e naturalmente possono ospitare qualsiasi motore moto. La Nova Proto ha puntato molto su questa tipologia di prototipo, che ne ridimensiona anche i costi, e lo stesso Faggioli l'ha testato in ottobre sul circuito di Pau-

Arnos: «*Mi ha restituito immediate sensazioni di leggerezza, rapidità in curva, precisione ed elevata aderenza rispetto alla potenza che ha; sulla carta è una macchina molto competitiva*». E sempre in Italia sono attesi anche due modelli Np01, entrambi V8, uno 2000 e uno Zytek 3000...

100+1 storie incredibili

L'ULTIMO LIBRO DELL'EX DIRETTORE DI AS CARLO CAVICCHI È SOPRATTUTTO UN COMPENDIO DI EMOZIONI E RACCONTI INEDITI

Questo non è un libro di corse in auto e nemmeno ci sono classifiche, ordini di partenza o cronache di gare. È piuttosto un compendio di emozioni, quelle che appartengono al mondo delle competizioni automobilistiche senza, tuttavia, venire mai alla ribalta. Vicende a volte soltanto sussurrate, altre dimenticate sotto la polvere degli anni che passano, altre infine raccontate a tavola quando gli addetti ai lavori mescolano bicchieri di vino ad aneddoti, seppellendo tutto dietro epocali risate. Mezzo secolo di mestiere ha permesso al nostro ex direttore Carlo Cavicchi di vedere con i propri occhi, di annotare i racconti di molti protagonisti o ancora di studiare vecchi fatti del passato saltati fuori quasi per caso. Qui il mondo delle auto da corsa è riportato in maniera trasversale, toccando tutte le principali discipline con un caleidoscopio di piloti più o meno famosi che hanno compiuto imprese grandi anche quando non sono apparsi nell'ordine di arrivo. F.1, rally, gare americane, Gp tra le due guerre, corse di durata. Un'opportunità per scoprire dei risvolti inaspettati che il tempo giocoforza cancellerà.

L'ALTRA FACCIA DELLE CORSE
di Carlo Cavicchi
Edizioni Minerva
340 pagine
20,00 euro

NELLE FOTO DI MOTORSPORTIMAGE

Miti&leggende

Una lunga ed emozionante avventura narrata attraverso le migliori immagini dei piloti eroici, scattate dai migliori fotografi. Una storia agonistica, umana e tecnologica lunga più di settant'anni. Piloti, campioni, uomini capaci di compiere atti strabilianti, magnifici, votati a un mestiere nel quale correre comporta mettere in pista, oltre al proprio talento, la propria vita.

F.1 HEROES
di Ercole Colombo-Giorgio Terruzzi
Skira Editore
192 pagine
35,00 euro

NEI RICORDI DEL MEDICO CURANTE

Due grandi pazienti

Dalla metà degli Anni 70 fino alla loro scomparsa, il professor Cesare Carani ha seguito costantemente Laura e Enzo Ferrari. Quest'ultimo pretendeva un controllo in casa tutti i giorni, festivi compresi, mattino e sera. Da questa singolare assiduità è nato un rapporto che è andato oltre quello tra medico e paziente. È davvero un Ferrari diverso e sorprendente, quello che per la prima volta viene descritto dal suo medico.

ENZO E LAURA FERRARI
di Cesare Carani
Artioli Editore
140 pagine
22,00 euro

14 RACCONTI AMBIENTATI NELLA F.1 ANNI 70

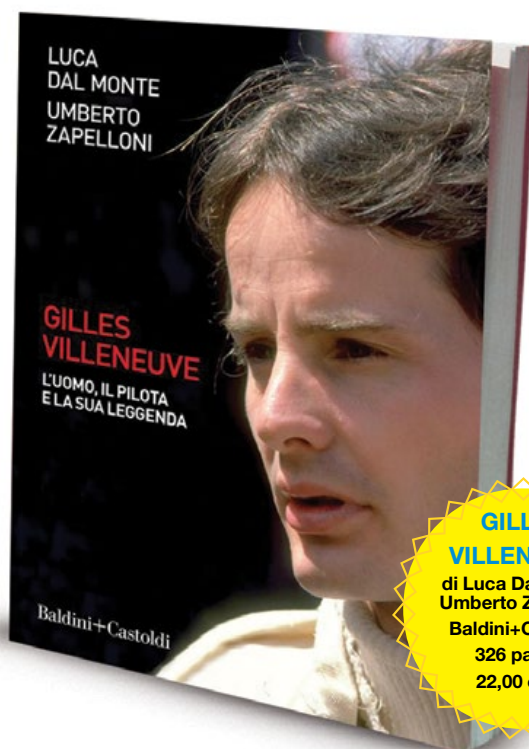
Vite appese al filo

Questo è un libro di narrativa, quindi di fantasia. Le vicende dalle quali sono partito - scrive l'autore Luca Dal Monte - per sviluppare i quattordici racconti sono vere. Alcune sono note, altre meno. Un paio di racconti sono un'evoluzione fantasiosa di fatti realmente accaduti, altri sono verosimili e potrebbero essere accaduti realmente. Quattordici racconti scritti all'interno della F.1 Anni 70 dove la vita era appesa al filo. I racconti parlano poco di corse. Parlano invece molto dei piloti e delle loro donne. Si è scelto di descrivere i sentimenti, i sogni e le paure di uomini di donne fatalmente attratti da un mondo che sapevano crudele. Un mondo dove, però, c'era spazio per la lealtà e l'amicizia, il coraggio e naturalmente l'amore. I racconti sono presentati in ordine cronologico. Il primo è ambientato nei primi giorni di settembre del 1970. L'ultimo in un pomeriggio di luglio del 1979.

BELLI E DANNATI
di Luca Dal Monte
Giorgio Nada Editore
280 pagine
24,00 euro

Indimenticabile **Gilles**

LUCA DAL MONTE E UMBERTO ZAPELLONI NARRANO LA STORIA DI VILLENEUVE DIVENUTA LEGGENDA

Gilles Villeneuve è uno di quei nomi che accendono come pochissimi altri la fantasia degli appassionati. Ma la sua parabola umana e sportiva è nota anche al grande pubblico perché le sue epiche gesta in Formula Uno, il suo intenso rapporto con Enzo Ferrari, la sua grande umanità e la sua tragica e spettacolare fine hanno lasciato un segno nella coscienza collettiva. A 40 anni da quell'8 maggio del 1982, questo libro ripercorre le stagioni che il canadese volante ha trascorso a Maranello - anni in cui Gilles privato pranzava alla corte del Grande Vecchio e il pilota indomabile elettrizzava le platee con le sue vittorie, ma soprattutto con il coraggio che dimostrava in duelli diventati epici e non arrendendosi mai. Attraverso le testimonianze di chi gli è stato vicino in quegli anni, questo libro vuole al tempo stesso fare anche luce sull'uomo Villeneuve con tutte le sue fragilità a dispetto dell'immagine pubblica di pilota senza freni e senza paure. 40 anni dopo la sua morte, Gilles Villeneuve è più vivo che mai. E sarà così tra altri dieci, venti, cent'anni. Perché certi piloti non muoiono mai.

GILLES VILLENEUVE
di Luca Dal Monte
Umberto Zapelloni
Baldini+Castoldi
326 pagine
22,00 euro

LA STORIA DI UN RALLISTA OLTRE I CONTROSTERZI

Omaggio a **Grossi**

Questa è la storia di un rallista che ha lasciato tracce indelebili, rimasto nel cuore degli appassionati. Questo è un libro che traccia tutta la parabola da corsa di Giuseppe Pucci Grossi che per lunghe stagioni ha regalato spettacolo lungo le speciali di tutto lo Stivale. Pucci non è stato solamente un campione rallistico, ma anche un brillante imprenditore, erede di una famiglia che ha creato all'inizio del Novecento, l'hotelleries di Rimini e della costiera romagnola, un ideatore e promotore di iniziative di successo, un trascinatore infaticabile che ha portato in giro per il mondo un gruppo di indomiti motociclisti. Affascinato dall'avventura, è stato soprattutto, un innamorato della famiglia, della moglie Sara e dei figli Michela e Angelo Pucci. La vita e le imprese di un personaggio speciale rivivono in questo libro che vuole essere un omaggio al campione ma, soprattutto all'uomo.

PUCCI GROSSI
TORNO SUBITO
di Pier Luigi Martelli
Giorgio Nada Editore
170 pagine
44,00 euro

RIVIVE LA STORIA DEL RALLY DI CORLEONE

Conca d'Oro show

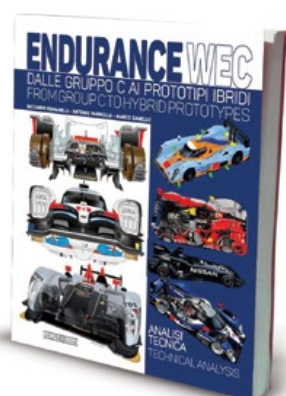
Nel 1977 un giovane amministratore, Franco Vintaloro, lancia un'idea: organizzare un rally su sterrato proprio nel territorio corleonese. Parte così la storia del Rally Conca d'Oro che per trentatrè edizioni ha mandato in scena una delle prove più belle, rimasto nel cuore anche di Tommi Makinen, il cui nome compare nell'albo d'oro tra i vincitori: il finlandese diventerà poi 4 volte campione del mondo...

RALLY CONCA D'ORO
di Franco Vintaloro
Gulotta Editore
340 pagine
39,90 euro

L'EVOLUZIONE AERODINAMICA DEI PROTOTIPI

Effetto **endurance**

L'evoluzione aerodinamica dei prototipi nell'ultima "età dell'oro dell'Endurance", quella delle motorizzazioni ibride. Non un'analisi tecnica fine a se stessa, ma un viaggio, passo dopo passo, nel mondo degli affascinanti prototipi, quelli che si sono sviluppati dal periodo dei Gruppi C - prima metà degli anni Ottanta - sino alle protagoniste degli attuali Campionati WEC e ELMS. Un'opera unica, mai apparsa in precedenza, che svela al lettore tutti i segreti di queste affascinanti auto da corsa.

ENDURANCE WEC
di Romanelli-Pannullo-Zanello
Giorgio Nada Editore
191 pagine
44,00

I gioielli di Maranello

LA PRIMA EDIZIONE DEL LIBRO ERA USCITA PER IL 70° ANNIVERSARIO DELLA FERRARI. ORA ECCO LA VERSIONE AGGIORNATA. IMPERDIBILE

Nel 2017, in occasione del settantesimo anniversario della Casa di Maranello, la prima edizione di questo volume – ben presto andato esaurito – poneva la lente d'ingrandimento su 70 vetture stradali del Cavallino che hanno scandito e segnato la storia del prestigioso Marchio. Cinque anni dopo, il libro viene aggiornato con i modelli della produzione più recente: dalla 812 Superfast alla SF90 Stradale sino alla Ferrari Roma, passando attraverso le Monza Sp1 e Sp2. Ultimi gioielli di una produzione che annovera modelli che hanno letteralmente fatto la storia dell'automobile come le varie 250 GT degli anni Cinquanta, le 275 e 330 della decade successiva, le Dino, le "piccole" 8 cilindri degli anni Settanta e Ottanta e ancora F40, Testarossa, 288 GTO, 458 e LaFerrari. Ben più che automobili, icone di un Marchio che continua ad essere vanto e porta bandiera del Made in Italy nel mondo.

FERRARI 75
di Leonardo Acerbi
Giorgio Nada Editore
312 pagine
49,00 euro

E L'AUTO DIVENTÒ SIMBOLO DI LIBERTÀ

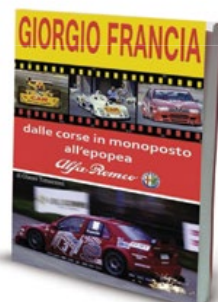
20 anni incredibili

Dal 1950 al 1970 l'auto diventa simbolo di libertà e successo. Un vortice che trascina i più temerari a correre e la gente a sognare. Il futuro sorride, l'economia da agricola diventa industriale, i giovani vogliono cambiare il mondo e tutto sembra possibile. All'improvviso il sogno diventa incubo e tutto cambia. Un gran bel racconto nel solco dei volumi firmati da Dario Castellarin.

LE CORSE E LA DOLCE VITA
di Dario Castellarin
Giorgio Nada Editore
288 pagine
28,00 euro

UN GRAN BEL VOLUME FIRMATO TOMAZZONI

Francia da rileggere

Questo è un gran bel libro che scaturisce dalla passione senza confini dell'autore: Gianni Tomazzoni. Ci ha messo 10 anni l'ex collaboratore di Autosprint per convincere il protagonista Giorgio Francia a raccontare la sua carriera. Il risultato è eccellente.

GIORGIO FRANCIA
di Gianni Tomazzoni
142 pagine

GLI ANNI SESSANTA

Ritratti da F.1

Una raccolta di personaggi, piloti, campioni, tecnici che hanno animato i gloriosi anni 60 della F. 1. Sì, perché in questo volume unico nel suo genere, primo di una serie che, decennio dopo decennio, passerà in rassegna la storia del massimo Campionato sino agli anni Duemila, sono soprattutto i ritratti a parlare...

F.1 PORTRAITS
di Gianni Cancellieri
Giorgio Nada Editore
280 pagine
75,00 euro

DAL 1960 AL 1977

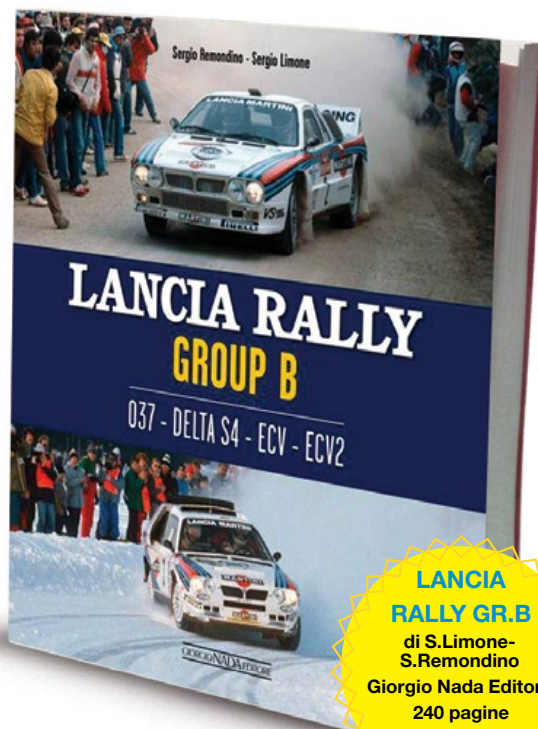
L'epopea della Targa

Questa è una gran bella raccolta di storie e aneddoti, di episodi particolari della Targa Florio, alimentato da ricordi personali di semplici appassionati, di piloti protagonisti della Targa. Nelle intenzioni degli autori questa pubblicazione non vuole essere un nuovo libro sulla Targa. Ma un urlo di passione.

RACCONTI DI TARGA FLORIO
di AA.VV
Barbato Editore
435 pagine

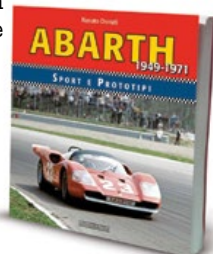
Lancia Rally mostruose

UNA BELLA CARRELLATA SULLE STAGIONI DEL MONDIALE CHE VANNO DAL 1982 AL 1986

Le Gruppo B hanno segnato uno dei momenti più affascinanti e al tempo stesso tragici nella storia del rallismo mondiale e non solo. Le 037, le S4 e le EVC e ECV2, "attrici effimere" di un Gruppo S mai nato, sono state le indimenticabili protagoniste delle stagioni 1982-1986 scandite – per il Marchio Lancia – da svariati titoli a livello mondiale, europeo e italiano, ma anche da terribili incidenti costati la vita, prima, ad Attilio Bettega, poi, ad Henri Toivonen e Sergio Cresto. Sergio Remondino, storico giornalista, ex caporedattore di Autosprint e profondo conoscitore del poliedrico mondo dei rally, ripercorre, anno dopo anno, quell'epoca indimenticabile, attraverso un testo ricco di aneddoti anche grazie alla testimonianza dell'ingegnere Sergio Limone, fra gli artefici delle Gruppo B. A completare questo prezioso volume sono le suggestive immagini di Reinhard Klein, fra i fotografi più affermati nel mondo dei rally. Proprio le foto sono il valore aggiunto di un volume che non può mancare nella libreria degli appassionati.

LANCIA RALLY GR.B
di S.Limone-S.Remondino
Giorgio Nada Editore
240 pagine
50,00 euro

SPORT E PROTOTIPI

Abarth grandi sfide

C'è stato un tempo in cui le Abarth hanno sfidato, nelle grandi corse di durata o nelle classiche dei diversi Campionati della Montagna, Case automobilistiche ben più potenti e blasonate, quali Porsche e Ferrari. Modello dopo modello, vengono raccontate tutte le Abarth che hanno corso in Sport e Prototipi, in particolare in Italia, dal 1950 al 1971.

ABARTH 1949-1971
di Renato Donati
Giorgio Nada Editore
192 pagine
50,00 euro

IL LIBRO SULL'INGEGNERE DELLA FERRARI

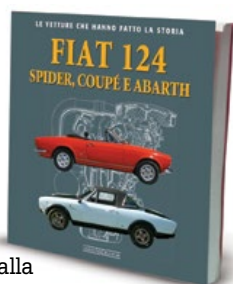
Nosetto che storia!

Questo è un volume scritto con il cuore, una splendida monografia che la signora Renata Nosetto ha scritto sul marito Roberto ingegnere che ha legato la sua vita alla Ferrari. Un gran bel libro, con prefazione di Ezio Zermiani, per non dimenticare una delle figure di rilievo della Ferrari al tempo del Drake. Cinquecento e passa pagine, una grande dichiarazione d'amore.

GIÙLA VISIERA E PIEDE A TAVOLETTA
di Renata Nosetto
Pathos Edizioni
520 pagine
19,00 euro

SPIDER COUPÉ E ABARTH

Effetto Fiat 124

Fra le tante novità esposte al Salone dell'Automobile di Torino del 1966 spiccava anche una bellissima sportiva, disegnata da Pininfarina sulla base della berlina 124. Decapottabile a due posti più due di fortuna, dalla linea attraente e molto compatta, montava un 4 cilindri bialbero a camme in testa. Questa è la storia di vetture rimaste nel cuore...

FIAT124
di Gaetano Derosa
Giorgio Nada Editore
128 pagine
28,00 euro

BERLINA COUPÈ E SPORT

Fulvia pertutti i gusti

Una delle auto che ha accompagnato il cambiamento dell'Italia negli anni 60, prima, e nel decennio successivo, poi. Dalla berlina del 1963 alla coupé, che due anni dopo fu la prima sportiva pensata per la grande produzione e per le famiglie, e che segnò il ritorno della Lancia ai rally in veste ufficiale mietendo successi per quasi un decennio. Il libro ripercorre tutta la storia dei diversi modelli Fulvia, una storia che non poteva mancare in questa collana.

LANCIA FULVIA
BERLINA, COUPÉ E SPORT
Giorgio Nada Editore
120 pagine
28,00 euro

Simtek la F.1 di Roland

LA MONOPOSTO CON CUI RATZENBERGER HA L'INCIDENTE FATALE A IMOLA 1994 APPARTIENE A UNA PICCOLA CASA CHE VANTA UNA STORIA PARTICOLARE E MOLTO INTERESSANTE. FONDATA E DIRETTA DA NICK WIRTH, NEI GP BALLA UNA STAGIONE E MEZZO, ANCHE CON BUONI SPUNTI...

SONO PASSATI TRENTADUE ANNI DALLA COSTITUZIONE DELLA SIMTEK, FACTORY CHE POI NEL 1994-1995 PARTECIPA AL MONDIALE DI F.1 CON UN BUDGET MODESTO, RISULTATI NON ECCEZIONALI MA VALIDI SPUNTI SUL PIANO DELLA REALIZZAZIONE DEI DUE MODELLI DI MONOPOSTO SCHIERATE. ECCO TUTTA LA STORIA, MAI RACCONTATA FINORA NEI DETTAGLI, DEL PICCOLO MARCHIO DI NICK WIRTH

di **Mario Donnini**

Tanti hanno parlato e narrato della Simtek e a trentadue anni dalla sua reale fondazione è giunto il momento di raccontare la sua storia completa per quella che è stata, visto che a oggi ogni volta che se ne parla è solo per dire che si trattava della monoposto del povero Roland Ratzenberger a Imola 1994, mentre la faccenda, in realtà, appare molto più complessa e interessante. E non ci sono parole migliori e più chiare di quelle del fondatore e artefice Nick Wirth per spiegare come tutto viene alla luce, nella sua piccola azienda in cui all'inizio ha una piccola partecipazione anche il Presidente della Fia Max Mosley.

«La company nasce nel 1989 come engineering e in principio facciamo alcuni interventi per la Ligier in F.1, quindi in chiave 1991 siamo coinvolti nella realizzazione del progetto Bmw per i Gp, ma tutto si arena e finiamo addirittura a lavorare per la stessa Bmw nel Dtm. È il 1992 e incontro un tipo molto dinamico, ossia Andrea Sassetti, che mi dice di voler rilevare proprio l'ex progetto Bmw F.1 per l'Andrea Moda. Il resto è noto: il team è terribile ma la nostra macchina si rivela buona, tanto che il pilota Roberto Moreno non manca di sottolinearlo».

L'Andrea Moda sparisce dopo Monza 1992, esclusa dal campionato e, in chiave 1993, la Simtek viene contattata da Jean Mosnier della Lola in nome di investitori spagnoli per lanciare il progetto Bravo F.1. *«L'idea è buona ma ben presto anche stavolta tutto si scioglie come neve al sole. Tre anni e tre disillusioni, con Bmw, Andrea Moda e Bravo, anche se in contesti e per ragioni ben diverse tra loro. In comune c'è che siamo al punto di partenza. Un giorno ne parlo con mio padre il quale ascolta e poi mi risponde una cosa semplice*: "Ma perché invece

NEL CALDO SEGNO DI RATZENBERGER
Sopra, Roland Ratzenberger in gara ad Aida, l'unico Gp disputato nella sua breve quanto sfortunatissima carriera in F.1. A lato, lo stesso Roland a colloquio con il compagno di squadra David Brabham e il team boss Nick Wirth, che vediamo anche sopra, in primissimo piano

di confidare negli altri non fai tutto da solo?". *Ho solo 27 anni d'età, ma la frase mi fa pensare, perché ho tutti i link coi fornitori e le esperienze in galleria del vento per riuscire nell'intento. E coinvolgo Sir Jack Brabham e suo figlio David nel progetto. Quindi, come possibile secondo pilota, un amico mi presenta Roland Ratzenberger che mi introduce al suo sponsor, Barbara Behlau. David e Roland trovano denaro e la Simtek F.1 può partire davvero».*
Nell'ottobre 1993 David Brabham, Nick Wirth e Sir Jack Brabham presentano ufficialmente la Simtek Ford S941 nella sede della factory, a Banbury.
«Soldi ce ne sono pochi tanto che a Bernard Ferguson della Cosworth chiedo il motore più economico che hanno e mi ritrovo con un HB (V8) ovvero un'unità quasi da museo, ma è pur sempre un punto di partenza».

JACK BRABHAM CREDEVA NELLA SIMTEK
Sopra e a sinistra, il tre volte campione del mondo Jack Brabham posa con suo figlio David e il team boss Nick Wirth alla presentazione ufficiale della Simtek destinata a debuttare in F.1 nel 1994

Nei Gp debutta la misteriosa Simtek!
La verità è che quando la Simtek debutta in F.1 a Interlagos 1994 quasi nessuno sa niente del team. *«È vero, siamo un mistero per tutti. E finiti ancor prima di cominciare. La macchina è disegnata ed assemblata all'interno del nostro piccolo wind tunnel e non è male, con ottime sospensioni e una realizzazione semplice ma piuttosto raffinata».*
Tanto che David Brabham si qualifica subito, mentre Roland ha qualche problema e resta escluso. In Brasile David finisce 12esimo, anche se nel Gp del Pacifico ad Aida è out per problemi elettrici, mentre Ratzenberger si qualifica, debutta in gara e vede il traguardo: *«Vedere che Roland rende realtà il suo sogno di bambino guadagnandosi un posto in griglia è stupendo, dà un senso a tutto. Ecco, visto ciò che è poi accaduto a Imola, mi consola pensare*

che perlomeno lui abbia centrato il suo obiettivo di una vita, riuscendo anche a terminare il Gp del Pacifico undicesimo».

Poi viene Imola, il sabato. *«La notizia me la dà Bernie Ecclestone. Roland non c'è più. Sono con mia moglie e piango e Bernie piange con noi. La F.1, quella F.1, non è più pronta alla morte di un pilota e tutto mi sembra un incubo, anche tanti anni dopo, considerando pure ciò che accade il giorno dopo ad Ayrton... Cos'altro posso dire?».*

Un paio di gare dopo mettete Andrea Montermini al suo posto e si va vicini a vivere un altro weekend horror... *«Costruiamo un'altra monoposto e Andrea in prova si ritrova a 240 orari contro un muro, all'ultima curva di Barcellona. Nel 1994 le monoposto non sono ancora equipaggiate per resistere senza problemi a un impatto come questo».*

UNA VETTURA IN AFFITTO

Al fianco del titolare fisso David Brabham, in alto, dopo la scomparsa di Ratzenberger sulla seconda Simtek si alternano piloti portando piccoli budget, quali Inoue, al centro, e Gounon

Montermini dice la sua

Ancora oggi Andrea non è indifferente a quel ricordo. E racconta... *«L'accordo con Nick Wirth della Simtek era valido due gare, era già stato preso a inizio stagione. Non ebbi tempo di provare, girai solo un po' a Silverstone, quindi mi trovo in qualifica a Barcellona e... bang!!!».*

Uno degli incidenti più spaventosi di quegli anni. *«Ho davanti a me la Williams di Damon Hill che curva e in uscita solleva un po' di polvere, poi più niente. Tilt nero, buio pesto. Perdo conoscenza, mi fratturo la tibia della gamba sinistra, il piede destro oltre alla terza e quarta vertebra cervicale, il tutto condito da traumi vari».*

Ti svegli in ospedale e la prima preoccupazione la hai per tua moglie. *«Ahahah! Mi tranquillizzo solo quando mi spiegano che non mi ero mai sposato*

con nessuna e che in quel momento ero totalmente single, neanche fidanzato... Scherzi a parte, ho avuto tanta fortuna a uscirne di fatto senza conseguenze irrimediabili. E parlo dell'incidente, non del presunto matrimonio...».

Wirth va avanti nel 1995

La Simtek prosegue la stagione utilizzando la seconda macchina come una specie di auto a nolo per i pay driver, alternando Jean-Marc Gounon, Mimmo Schiatterella e Taki Inoue, anche se a un certo punto, verso la fine, pure il 48enne imprenditore italiano Severino Nardozi è in predicato di disputare almeno un paio di Gran Premi, ma poi non se ne fa niente.

Alla fine il miglior risultato dell'anno è un nono posto di Gounon in Francia e un decimo di Brabham in Spagna. Ricorda Wirth: *«La verità è che, dopo i problemi del 1994, facciamo un gran lavoro per il 1995, raggiungendo un accordo con Flavio Briatore, il quale si ritrova con tre piloti sotto contratto ma ha solo due Benetton, così ci gira Jos Verstappen e fornisce anche il cambio semi-automatico in dotazione alla sue monoposto. Parliamoci chiaro, la Simtek del 1995 è un'ottima vettura, di gran lunga migliore di quella precedente, ma c'è un grave problema: uno sponsor ci dà buca e senza finanziamenti immediati non possiamo sopravvivere, tanto che dopo il Gp di Monaco con molto dispiacere mi vedo costretto a gettare la spugna e a porre termine alla storia della Simtek in Formula Uno».*

TANTI BRIVIDI PER MONTERMINI
Andrea Montermini esce infortunato da un brutto incidente in prova, alla vigilia del Gp di Spagna 1994. Ecco il pilota di Roteglia in azione, sopra, quindi a sinistra subito dopo il grave crash e sotto, in un'immagine mentre è ai box. In basso, Max Mosley, Presidente Fia, a colloquio di Nick Wirth, del quale è anche stato socio all'avvio dell'attività Simtek, nel 1989

una persona meravigliosa, oltre che un ottimo e appassionatissimo pilota. Quanto al mio altro pilota di allora, David Brabham, penso sia bello sottolineare che tanti anni dopo ci siamo ricongiunti vincendo insieme gare in America, col progetto Acura. È stato un bel modo per portare a termine un rapporto che era rimasto ancora da mettere a punto con qualche soddisfazione, perché insieme avevamo vissuto in F.1 quasi solo momenti difficili».

Il racconto di David Brabham

Tocca all'ex pilota David Brabham dare una sua versione dell'esperienza in Simtek in quell'intenso, tragico e per fortuna irripetibile 1994 che senza dubbio vive il suo momento purtroppo indimenticabile nelle qualifiche del Gp di San Marino a Imola, sabato 30 aprile. *«Ovvio, Roland aveva avuto una buona carriera e tanta esperienza, ma in F.1 era ancora agli approcci. Ricordo come fosse ora le sue prime sensazioni, a Imola. Ha problemi ai freni e non è molto contento di come vadano le cose.*

Il resto della faccenda

Nick Wirth passa come tecnico alla Benetton quando arrivano Alesi e Berger, ossia nel 1996 e quindi dà vita alla Wirth Research nel 2003. Lo stesso Wirth avvia una partnership con Honda Performance e poi in F.1 nel 2009 è designer e technical director per il Virgin Racing team, ma queste sono altre storie. E lui commenta: *«Puoi fare di tutto e di più ma il ricordo di quello che è successo a Imola 1994 non ti lascia mai. Non c'è niente, nulla è paragonabile nella vita e nelle corse al momento in cui improvvisamente perdi un pilota e un amico. Sono passati tanti anni, ma nulla sbiadisce, né delle sensazioni negative e terribili della perdita, né di ciò che di bello resta, perché Roland Ratzenbeger rimane nel ricordo di chi lo ha conosciuto e apprezzato come*

Tanto che a un certo momento nella sua macchina salgo io, faccio qualche giro, torno ai box e dico chiaro alla squadra che i suoi freni non sono per niente a posto. Così stavolta ci credono e gli montano subito un nuovo set, tanto che Roland, con la Simtek messa a posto, fa subito segnare un tempo a pochi decimi dal mio. Tutto si sta mettendo bene, a quanto pare. Il giorno dopo abbiamo un compito da portare a termine, perché per ottenere la qualificazione certa dobbiamo fare meglio delle Pacific di Gachot e Belmondo che a tutti gli effetti sono i nostri diretti competitor per ottenere un posto in griglia di partenza».

IMOLA 1994 L'APOCALISSE

Il Presidente Fia Max Mosley a Imola 1994 guarda le Simtek in pit-lane. Il sabato Roland Ratzenberger, in alto a destra a colloquio col tean boss Nick Wirth, perderà la vita impattando violentemente alla Villeneuve, a causa del cedimento dell'ala anteriore

La fine di Roland

E allora cosa è che non va? *«In qualifica lui, Roland, è al limite perché si sta giocando l'ingresso nello schieramento e giocoforza non è molto gentile sui cordoli, anzi, ne prende più d'uno. Tanto che dalla sua telemetria si legge chiaramente che a un certo punto rallenta di molto, cerca di capire se tutto gira per il verso giusto e poi riparte a tutta, per far segnare un giro buono. È proprio in questo momento che l'ala davanti ha un cedimento e si va a incastrare sotto la macchina che procede in piena velocità, ormai senza alcuna direzionalità né possibilità di rallentare. Vedendo le immagini mi rendo subito conto che la situazione non può che essere grave, gravissima, perché avere un problema in un punto come quello del tracciato significa trovarsi senza controllo e con un possibile impatto quasi certo a velocità assai superiori ai trecento chilometri orari... Il resto, purtroppo, è noto».* Roland Ratzenberger in realtà negli ultimi minuti si gira alla Tosa e poi alla Rivazza. Subito dopo non torna ai box per effettuare un controllo verificando che tutto è davvero okay, ma tira dritto e inizia l'ultimo giro della sua vita, perché nell'anteriore si annida un problema sopraggiunto, al momento invisibile, ma dalle conseguenze definitive. Chiosa Brabham: *«In realtà adesso è facile, facilissimo dire che la Simtek si rompe perché è un team piccolo con materiale fragile, ma la verità semplicemente non è così sintetizzabile. Ciò che tragicamente accade a Roland a Imola è spiegabile ed è già successo e succederà tante altre volte, anche e soprattutto a squadre molto più prestigiose e danarose di quanto non lo fosse la Simtek di Nick Wirth nel 1994».*

Il coraggio di correre a Imola 1994

Brabham prosegue: *«Vengo a sapere della morte di*

Roland mentre sono con mia moglie Lisa. Ci mettiamo a piangere e ci abbracciamo. Non c'è altro da fare. Con il mio compagno di squadra avevo un bellissimo rapporto, era un tipo molto okay, gioviale, sorridente, gran bella persona. Mi ricordo che poco prima del weekend di Imola a Montecarlo avevamo nuotato insieme in piscina, ridendo e scherzando tutto il giorno... La Simtek è solo una piccola squadra e la morte di Roland è letteralmente devastante. Restiamo impietriti, nessuno sa più cosa fare. Per quanto mi riguarda, è come se psicologicamente mi stessi muovendo in una terra di nessuno, perché nella mia vita fino a quel momento non mi è mai capitato di perdere un compagno di squadra. Sabato sera Nick Wirth mi prende da parte e chiede cosa voglio fare in vista della gara del giorno dopo, perché in una situazione del genere la cosa più logica sarebbe impacchettare tutto e tornare a casa senza correre, ma io chiedo di partecipare al warm-up della domenica mattina, poi si vedrà. Ne esco piuttosto tranquillo, il giorno dopo, perché sono buon diciottesimo e tutto sembra procedere bene. Tanto che penso: "Se Roland adesso potesse dirci qualcosa, sarebbe qui a incitarci e a gridare: forza! Dovete solo andare avanti, adesso!". *L'ultimo pensiero prima di prendere il via è per mia moglie, perché sento quanto sia doloroso per lei vedermi al via del Gran Premio e mi rendo conto quanto stia soffrendo, manifestandomi comunque la sua vicinanza».*

GIRANDOLA DI PILOTI PER LA SIMTEK
Sopra, Taki Inoue e, a destra, Mimmo Schiattarella, che vediamo anche in alto, fermo in prova a Montecarlo 1995. La Simtek nel 1994 dopo Imola per far quadrare i conti mette a disposizione la seconda vettura al miglior offerente

Gli spaventi di David con la Simtek

Eppure le paure non sono finite per David Brabham, anzi sono solo all'inizio, perché in gara nel Gp di San Marino con Senna che muore in un crash seguito al cedimento del piantone, il pilota della Simtek alla Variante Bassa accusa a sua volta il cedimento dello sterzo, anche se la cosa per anni non viene divulgata. Questo, comunque, è il racconto di David: *«La prima cosa che mi ricordo del via del Gp a Imola nel 1994 è il mio tentativo fortunatamente riuscito di evitare i rottami dell'incidente appena avvenuto tra Pedro Lamy e JJ Lehto, che mi porta subito a chiedermi neanche tanto inconsciamente: "Ma che cavolo sta succedendo, in questo weekend?" Poi andiamo in bandiere gialle per fare ripulire il tutto e quindi si ricomincia tirando a tutta, ma è per poco, perché approccio la curva del Tamburello e vedo due*

cose ben precise: di nuovo le bandiere gialle sventolare e tanta polvere nell'aria: deve essere successo un grosso incidente. Istintivamente penso sia convolta una Tyrrell e neanche mi sfiora l'idea che sia in realtà il crash della Williams di Ayrton Senna. Poco dopo mi fermo al pit e esco di macchina. Fine della storia, per ora. Non ci sono notizie certe sul pilota, c'è solo da aspettare il nuovo via della corsa che dopo una lunga attesa finalmente arriva. Per quanto mi riguarda, ricordo d'avere un bel confronto in pista con Eric Bernard della Ligier, più veloce di me in rettilineo ma vulnerabile in curva, davvero una sfida interessante e adrenalinica. Sulla prima Simtek non abbiamo il cambio semi-automatico ma un sistema più rudimentale, che però devo staccare perché mi sta causando problemi visto che funziona a tratti tanto che a un certo momento il mio motore quasi si spegne e rischio di essere addirittura tamponato dallo stesso Bernand, una volta passato. Ma questo in verità è niente, perché per me il peggio deve ancora venire...».

JOS VERSTAPPEN ALL'ATTACCO
Jos Verstappen, papà di Max, sopra è in azione con la Simtek in chiave 1995, qui sul bagnato. Nell'altra pagina, lo vediamo in due diversi frangenti col team boss della Simtek, Nick Wirth

Un altro sterzo kappaò a Imola!

E qui un altro colpo di scena, perché, a quanto pare, il cedimento del piantone con tragiche conseguenze sulla Williams di Ayrton non è l'unica avaria clamorosa di quella gara, a tutti gli effetti maledetta: *«Steering failure: avaria terminale allo sterzo. È questo il motivo per cui la mia gara arriva a una fine prematura, al Gp di San Marino a Imola. Nelle cronache ufficiali ho notato che tutti scrivono che mi sono ritirato per testacoda, il che potrebbe avere un senso se si guarda all'effetto, ma è la causa che conta. E la ragione è proprio una rottura a livello di sterzo. E posso dire d'essere stato molto, molto fortunato per avere evitato d'impattare contro un muretto, perché quello non era il fine settimana giusto per avere guai del genere... Anzi, a quel punto ricordo la sensazione di voler immediatamente abbandonare Imola e mettere più miglia possibili tra me e tutta quella atmosfera e quella situazione. È la prima volta in cui ho provato il feeling d'essere fortunato per sentirmi ancora vivo, visto tutto quello che era successo, in quel fine settimana così terribile e tragico. So solo di aver avuto un problema tecnico importante e per fortuna non mi è capitato in un posto come la curva del Tamburello. Il resto lo decide il destino, come sempre accade nella vita».*

Ancora terrore in prova a Silverstone 1994

Fatto sta che per David le paure non sono finite, visto che in uno dei rari test che la Simtek si può permettere, poco dopo a Silverstone... *«...Sto provando un nuovo assetto, quando qualcosa cede nel posteriore nella velocissima sezione di Hangar Straight, proprio quando sto per cominciare a frenare in vista della curva Stowe. Il resto è un inferno e, quando tutto finalmente si ferma, mi ritrovo ribaltato e col solo spazio per uscire, mentre la Simtek pare distrutta e io illeso. Cose che capitano. Poco dopo si analizza il tutto, si capisce cosa non è andato e si va avanti, con la mente che*

si ripara e torna nuova, proprio come fosse un'altra parte della monoposto. In fondo a fine 1994 ci resto male solo perché capisco che la mia carriera in F.1 è appena finita, visto che non avrò altre chance. Peccato, perché la Simtek era una squadra decente e qualcosa di buono l'avevamo comunque dimostrato».

Il senso di tutto

Ormai tre decenni sono passati dalla nascita della Simtek, che ha ballato due sole primavere, a partire dal 1994 per finire la sua breve storia praticamente all'inizio della stagione 1995, lasciando purtroppo a piedi Verstappen e Schiattarella. E finendo appunto ricordata nella storia delle corse quasi esclusivamente per il tragico incidente di Ratzenberger, con l'austriaco che nel tempo è diventato il simbolo dello sportsman più puro, del gentleman del volante che si immola accanto a Ayrton, uno dei più grandi campioni di sempre.
«Questo è vero - commenta David Brabham - *anche se ho sentito dire da qualcuno che il fatto che Roland sia morto un giorno prima di Ayrton e praticamente con la scomparsa del più grande, ha un po' messo in ombra il ricordo dell'austriaco. Invece io penso esattamente il contrario. Proprio l'unione ideale di due figure così diverse accomunate dallo stesso destino ha saputo creare un'ondata dolce di empatia nei confronti di entrambi, dando vita a una specie di commozione inscindibile sia per l'uno che per l'altro».* La prova è nei fatti: *«Sono tornato a Imola solo tanti anni dopo con SkySports F.1 per partecipare alle riprese del documentario "The Last Teammate" insieme a Damon Hill e la risposta che ho notato dai tifosi è stata fenomenale. Nessuno ha dimenticato ciò che di bello Roland e Ayrton tuttora simboleggiano, ciascuno a suo modo».*

Quel romantico ritorno di fiamma

Tornando alla storia della Simtek, poco tempo fa a Donington Park David Brabham ha girato anche con la monoposto del 1995. Ossia la S951 il cui design era frutto anche dell'opera di Paul Crooks, con i motori Cosworth ED che al tempo avevano sostituito i datatissimi HB V8 a 75 gradi dell'anno prima.
«Sì, è stato un puro caso - racconta David -, *e mi sono prestato volentieri a mettermi nell'abitacolo della monoposto che non avevo mai potuto saggiare, verificando tra l'altro ciò che già pensavo, ossia che la Simtek dell'anno dopo era di gran lunga migliore, più raffinata e competitiva di quella del 1994. Con un grande potenziale purtroppo inespresso, perché, come noto, il team ha dovuto chiudere dopo pochi Gp per mancanza di finanziamenti. Io ho provato la Simtek di proprietà del collezionista Paul Smith, un amico di Nick Wirth, l'ex boss Simtek, che mi ha chiesto di svolgere un piccolo test, cosa che mi ha fatto molto piacere, anche se non guidavo una monoposto dal lontano 1996. In realtà ho percorso solo un giro, ma malgrado la tempesta dei ricordi che l'avventura con la Simtek ancora mi suscita, posso dire con piacere che ne sono uscito con una bella sensazione».*
Curiosamente, il miglior risultato della Simtek nel 1995 è un nono posto nel Gp d'Argentina con Mimmo Schiattarella. Al tempo il punteggio non era attribuito come ora ai migliori dieci e la cosa finì praticamente ignorata. Al giorno d'oggi il piazzamento di Mimmo sarebbe giudicato in modo completamente diverso, così come la consistenza di quella che avrebbe dovuto essere la Simtek del riscatto. Un duplice buon motivo per sottolinearlo adesso e ridare un minimo di risarcitorio merito anche a quella piccola impresa di allora, all'interno di una storia poco fortunata e raramente contrassegnata da raggi di luce. ●

Livree **McLaren** in very limited edition

LE MONOPOSTO ORANGE-PAPAYA SONO TRA LE PIÙ BELLE E AFFASCINANTI NELLA STORIA DELLA F.1 EPPURE LE COLORAZIONI OCCASIONALI DELLA CASA NEI DECENNI RAPPRESENTANO DEI VERI E PROPRI SOGGETTI DI CULTO TRA GLI APPASSIONATI PIÙ DURI E PURI. ANDIAMO A SCOPRIRE I CASI PIÙ AMATI ED ECLATANTI, DALLE ORIGINI A OGGI...

di Mario Donnini

CREATIVITÀ SENZA FINE
I colori McLaren sorprendono sempre: dal classico orange-papaya dell'era d'oro, a destra, alla sorprendente livrea Loewenbrau del 1978 con Tambay, nella foto grande, e Hunt, in basso col team boss Teddy Mayer

Sì, la Ferrari è rossa e basta, tutt'al più gialla nei colori del Belgio, come quella ufficiale di Gendebien a Spa nel 1961, ma la e le McLaren no. McLaren è visivamente tanta roba, da una vita. Dapprima, nel 1966, bianca e nera, poi bianca e rossa nel 1967, quindi rosso e nera nel 1967-1968 e tesa al celeberrimo e identificativo orange papaya, per poi passare a Yardley, Marlboro, West 1995-2007), Emirates, Vodafone e di nuovo orange (più black) dal 2017 e sempre più orange papaya a tutt'oggi più, lateralmente, varie ed eventuali...
Via, v'è forse qualcosa di più cromaticamente affascinante nel mondo delle corse dei colori McLaren? Su tutti, l'orange-papaya. Vera istituzione, ultracinquantennale, con risvolti e curiosità in gran parte ancora da raccontare. Comunemente si crede sia derivato dall'Orange della Gulf, storico sponsor del team, ma in realtà fu adottato quando lo sponsor tecnico del team era la Shell e fece le sue prime apparizioni in Europa nel 1968, dopo essere comparso nella Can-Am 1967. Allora, qual è la verità? Fu Teddy Mayer a sceglierlo, a metà 1967 (dopo che per la M2 fu voluto il verde, poi il nero e argento), perché rapito dalla bellezza del prototipo Lola T70 di Jackie Epstein, così colorato.

Il perfezionismo di Bruce

Ma questo è niente. Bruce McLaren era a suo modo un maniaco perfezionista e non voleva che la livrea della sua vettura fosse sporcata da adesivi, così fece sempre apporre le varie scritte a pennello, da un pittore professionista. La stessa pigmentazione prescelta dell'orange era molto rara e difficile da riprodurre.
Addirittura negli Anni '70 nella Gasoline Alley di Indianapolis un appassionato di modellismo si fece regalare dal pilota Johnny Rutherford un barattolo originale di quella rara e preziosa vernice per le livree delle sue piccole McLaren pressofuse, non altrimenti riproducibili.
All'inizio della seconda metà degli Anni '90 il team nell'era Ron Dennis nel passaggio dalla sponsorizzazione Marlboro a quella West, ha quindi riscoperto l'arancione per le sue "interim car" invernali, tipo la Mp4-13, ma con un colpo di scena difficilmente individuabile a occhi nudo.

La realtà è che i pigmenti originali non erano più disponibili e la test-car del 1997 di fatto era... più arancione rispetto alle McLaren fine Anni '60. Le stesse vetture viste nell'interstagione 2005-2006 erano più arancioni ancora! Non solo: a metà Anni '90 la verniciatura orange utilizzata per le F1 GTR stradali fu realizzata fuori dalla McLaren, col risultato che era a sua volta diversa dalla scala di colorazione voluta. Il ritorno stabile e ufficiale virato all'orange, nel 2017, è stato come ridare vigore all'album di famiglia dei bei giorni perduti...

Belle le regole ma le eccezioni di più

D'accordo fin qui son le belle regole, ma, a ben guardare, per i maniaci paramodellisti, per i nerds del motore, per gli esageratoni della passione cromatico-rombante, le McLaren da belle diventano letteralmente irresistibili quando vanno in limited edition.

In livrea speciale e particolare, di quelle che si vedono una volta nella vita o poco più.

Prendi il 1978, quando nella trasferta nordamericana si passa dal solito pacchetto Marlboro a una tonalità decisamente sorprendente quanto cromaticamente accattivante.

LA BIRRA LOEWENBRAU IN AZIONE NEL 1978-1979

Sopra, Watson nei colori Loewenbrau in gara a Long Beach 1979 con la McLaren M28. Poco dopo il via di quella corsa il suo compagno di squadra Tambay è già out per aver tamponato la Brabham di Lauda... Sopra a destra, le M26 di Tambay e Hunt nella trasferta nord-americana datata 1978

Lowembrau all'attacco

La Marlboro è di proprietà della Philip Morris, la quale a fine Anni '70 nel Nordamerica controlla anche la birra Miller e gestisce pure un altro importante marchio, la Lowenbrau. Ed è così che nella trasferta nordamericana 1978, segnatamente ai Gp

Usa East a Long Beach e in Canada a Montreal, le McLaren M26 di James Hunt e Patrick Tambay si presentano con tutt'altra tonalità, virando decisamente e sorprendentemente verso l'azzurrino della bevanda alcolica che là vanta un più marcato interesse locale a livello di marketing. In altre parole, i dollari continuano a provenire dal portafoglio annegato nello stesso abito, ma da una tasca diversa. L'esperimento viene ripetuto anche per il Gp Usa West di Long Beach 1979, stavolta col modello McLaren M28 affidato a John Watson e allo stesso Patrick Tambay, anche stavolta, in verità, senza particolari risultati in pista. Anzi, diciamo pure con una certa sfortuna, visto che come miglior risultato complessivo non si va oltre il sesto posto dello stesso Tambay al Gp Usa East del 1978 al Glen, quindi di poca cosa, in un periodo nel quale le vetture di Woking sono considerate ancora belve da top team, anche se l'era dell'effetto suolo viene del tutto malinterpretata dal loro progettista di allora, il pur bravissimo Gordon Coppuck, padre della meravigliosa e leggendaria M23.

LA VARIANTE MARLBORO LIGHT

Al Gp del Portogallo 1986 Keke Rosberg si presenta con la sua McLaren Mp4/2C, sopra, negli estemporanei colori Marlboro Light. In gara il finlandese non vede il traguardo, ma la vettura resta impressa nella memoria collettiva, suscitando il piacere degli appassionati e in particolare dei modellisti

Il record di livree tabacchifere

In compenso, negli anni alla McLaren spetta un altro strano primato tutto cromatico, ovvero quello di essere il marchio che, tra partecipazioni ufficiali e a livello privato, schiera più di tutti sponsorizzazioni aventi a che fare con il tabacco, visto che da Marlboro si passa a West e col team Scribante a metà Anni '70 v'è pure una spettacolare McLaren colorata Lucky Strike e Brett Lunger della BS Fabrication

nel 1977-1978 posta tutto un florilegio di marchi del gruppo L&M, tra le quali Liggett & Mayer, Lark e Chesterfield, a rincarare meravigliosamente la dose.

Occhio alle Marlboro Light!

E tra le cose strane e viste una volta nella vita v'è ovviamente Keke Rosberg con la stupenda a stranissima Marlboro Light McLaren al Gran Premio del Portogallo corso sul tracciato di Estoril il 21 settembre 1986, frutto d'un'iniziativa di mera diversificazione cromatica a livello pubblicitario, che rende indimenticabile una partecipazione peraltro piuttosto anonima del pilota finlandese, papa di Nico, giunto a 38 anni alla sua ultima stagione in F.1.
Keke nella corsa della penisola iberica al volante della Mp4/2C a motore Tag Porsche non vede neanche il traguardo, ritirato per rottura del motore. Eppure quella partecipazione lì, tra i più attenti aficionados della F.1, nessuno l'hai mai dimenticata.

Altre stranezze da mettere in conto

Poi, ovvio, a livello di loghi e scritte, di cose strane ce ne sono tante, pure troppe. Tanto che a diventare creativo col tempo, oltre al fumo, è, paradossalmente il divieto alle sponsorizzazioni tabacchifere, che prima di divenire generale inizia da alcuni Paesi nei cui Gp si assiste all'apposizione di un codice a barre, della scritta McLaren, ovvero, dal 1997, in era West dalla scritta "Team" o da quella del nome del pilota o dall'intitolazione "Team McLaren". Dal 2006 e oltre lo sponsor di whisky Johnnie Walker viene sostituito dalla scritta "keep walkin" nei paesi musulmani e in Turchia. Ed è curioso anche notare che nel 2011-2012 la scritta dello sponsor Vodafone viene alternata da quella Verizon, marchio dello stesso gruppo che intende pubblicizzare la sua consociata, proprio come era accaduto per Marlboro e Loewenbrau, oltre tre decadi prima.

LIVREE PARTICOLARI, UN TREND RIVITALIZZATO!
Sopra, la stupenda livrea Gulf rispolverata dalle McLaren di Norris e Ricciardo nel 2021 a Montecarlo, presente anche nelle divise della crew, nell'altra pagina. In basso a destra la McLaren al Ricard 2021 con una scritta in omaggio alla memoria di Mansour Ojjeh recentemente scomparso e, sopra a destra, la bellissima colorazione sfoggiata nella gara di chiusura di questa stagione, ad Abu Dhabi

Portogallo 2020, più Night and Day in Belgio 2019, FamilyMart in Giappone 2019, Autogrill in Portogallo, Francia, Stiria e Ungheria 2021. Infine, Tomorrowland in Austria 2021 e Oxxo nel Gp fantasma a Spa Belgio 2021. Un bel ginepraio, vero?

Dalla Gulf all'omaggio a Ojjeh

Ma torniamo alle cose più belle, spettacolari e intense, che è meglio assai e rende più accalorato e colorato questo Cuore da Corsa.

La McLaren fa reinnamorare il mondo racing decidendo di correre nella nostalgica livrea Gulf - resa immortale dalle 917 di John Wyer e da Steve McQueen nel film “Le Mans” del 1971 - già sua ai tempi del fondatore Bruce, nel Gp di Monaco 2021, per Norris e Ricciardo. Nel Gp di Francia sempre 2021, la McLaren stessa corre con una tribute livery per rendere omaggio al socio di lunga data Mansour Ojjeh, scomparso poco prima della disputa del Gp dell'Azerbaijan, per coniugare i mutamenti cromatici, per una volta, anche al sentimento e al ricordo, intonando l'antica tradizione delle McLaren cangianti anche alle corde dolci del puro e commosso omaggio a chi è venuto a mancare.

Infine, ad Abu Dhabi 2021, ancora un'estasi colorata, per spingere il marchio Vuse della Bat. Altro modo bellissimo di sublimare la mutevolezza apparente e sempre fascinosa della McLaren, ormai culturalmente tipica della Casa, a una tradizione cromatica perennemente pronta a meravigliare. ●

Nel 2013 sempre la Vodafone sostituisce in Bahrain e ad Austin il proprio marchio con Zain, brand usato dalla company perlopiù nel Medio Oriente. Quindi il marchio Chandon nel 2016-2017 Chandon viene tolto e censurato per far posto alle stelle in Bahrain o rimosso, ad Abu Dhabi, mentre la Esso è sostituita da Mobil in Australia e dalla Exxon nel Gp Usa.

Eccezioni a go-go

A Better Tomorrow, il marchio che promuove in McLaren i prodotti BAT della Vuse (già Vype) & Velo (già Lyft), in livrea McLaren viene sostituita da 7-Eleven in Australia e Singapore 2019, da Couche-Tard in Canada 2019, da Dufry in Francia 2019, Ungheria 2019 e 2020, Brasile 2019, Belgio 2020 e

NON È RIUSCITO A BATTERE IL RECORD DI SCHIUMI, MA RESTA GRANDISSIMO

La classe di **Hamilton**

Mi spiace per Lewis, che è un fantastico pilota per l'intensità e la capacità di guida che possiede. Ma non merita il numero di record di Schumacher. Schumi prese un team, la Ferrari, e seppe di fatto ricostruirlo alla pari (anzi, di più: perchè in pista c'era lui) di Montezemolo, Todt, Brawn, Byrne, Marmorini. Passando per le forche caudine di Jerez 1997, Suzuka 1998, Silverstone 1999.
Cosa ha fatto Lewis? Si è seduto in macchina e si è messo a guidare un mezzo, fatto da altri, che dal 2014 in poi è quasi pressoché sempre stato davanti senza veri avversari.E nonostante tutto ci ricordiamo le scene da piagnina contro Rosberg e Vettel, quelle volte che gli stavano davanti.
Solo quest'anno ha mostrato la serietà che merita accettando sportivamente la sconfitta: una sconfitta maturata come nemesi del primo titolo nel 2008, nelle ultime curve.
Quasi come se il destino gli avesse detto di rendere un minimo della fortuna avuta finora: perché è innegabile che abbia avuto molta fortuna in questi anni, con risultati che sono venuti a lui in situazioni in cui veramente non li meritava.

Daniele Soli, Senigallia (Ancona)

Una cosa è certa: la sconfitta di Hamilton patita a Abu Dhabi 2021 ha ingigantito la sua carriera e la percezione generale del suo talento, anziché ridimensionare la sua figura, nella storia della Formula Uno. Perdere con lo stile, le capacità dimostrate e la forza esibita non solo nell'ultima gara ma per tutto il campionato, fanno di lui, almeno per la stagione passata, un eroe senza corona, non certo un perdente. Quanto al discorso del confronto con Schumi, le tue considerazione fatte si basano su ragionamenti calibrati, tuttavia non sarebbe stato l'eventuale ottavo titolo di Hamilton - peraltro sempre possibile e raggiungibile in futuro - a ridimensionare quanto fatto da Michael nel suo decennio in Ferrari. Visto che certe prodezze non si misurano in numeri ma con la logica, il cuore e la poesia, pertanto restano inscalfibili. Comunque vada, in bocca al lupo a Lewis Hamilton per il suo futuro di pilota e icona della Formula Uno.

UN GRANDE AUGURIO AL CAMPIONISSIMO

Forza, caro **Alex Zanardi**

Caro Autosprint, la scorsa estate un ragazzo di 15 anni, Matteo Valle di Bergamo, si è iscritto ad un nostro corso di pilotaggio. Però ha chiesto di poter dedicare la sua guida ad suo idolo Alex Zanardi, così è arrivato con il suo incitamento precisamente scritto di suo pugno. Ovviamente il nostro gruppo con tutti gli allievi partecipanti ha accettato ed organizzato ben volentieri una giornata che portasse bene ad Alex. Si è quindi parlato di lui e ognuno aveva un pensiero, un ricordo. Tutti avevano un sorriso per la positività per il benessere che egli ha portato ovunque. Bella giornata in pista ovviamente con guide su Formula Junior e Formula Renault 2000. Grande divertimento e tanta passione. La giornata si è disputata all'autodromo di Lombardore, provincia di Torino, sotto l'organizzazione del sottoscritto Luca Carluccio, della Scuola Piloti Milano. Poi nei giorni successivi notizie negative avevano spento questo entusiasmo. Ora riaccendiamo i pensieri e le parole positive per il grande Alex Zanardi. È finalmente tornato a casa per le feste di Natale, allora, concludendo, forza Alex! Come ha scritto il giovanissimo Matteo, Keep fighting! Never give up!
Tanti tantissimi auguri ad Alex e alla sua famiglia. E ne approfitto per fare tanti auguri a tutta la famiglia di Autosprint!

Luca Carluccio

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale

RUN ROME THE MARATHON

27 MARZO 2022

VENI,
RUN,
VICI.

Corri a iscriverti su
runromethemarathon.com

TECHNICAL SPONSOR

MAIN SPONSOR

OFFICIAL RADIO

OFFICIAL SPONSOR

OFFICIAL SUPPLIER

RUN ROME THE MARATHON ROMA CAPITALE

powered by